Nr. 25/26

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

1 zł.

WEWNĄTRZ NUMERU SZEMAT MODELU LATAJĄCEGO.

PODWÓJNY NUMER GWIAZDKOWY. 25.XII 1934 r.



DZIEŃ
BOŻEGO NARODZENIA,

święta Narodzin Syna Bożego, w 1934 rocznicę, będzie obchodzony w Polsce uroczyście i pogodnie, zgodnie z naszą wielowiekową tradycją.

W Dniu Wigilijnym, poprzedzającym właściwe święta, wieczorem, zapalą się światła na choinkach, a osoby zebrane koło stołu wigilijnego, staropolskim obyczajem, przełamią się opłatkiem, życząc sobie wzajemnie szczęścia i pomyślności.

Dzień radosny, dzień pogodny, — dzień jednakowo uroczysty, będący wyrazem ogólnej miłości bliźniego, braterskich uczuć i równości tak dla wielkich, możnych, jak ubogich i maluczkich tego świata.

Święto to obchodzimy w gronie rodziny i najbliższych nam osób. Rodzina jest znowu członkiem tej Wielkiej Rodziny, której na imię: Naród, Ojczyzna, Państwo.

W naszej rodzinie społecznej, w Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, musimy również przełamać się w myśli opłatkiem, w uroczystym dniu wigilijnym, ze wszystkimi członkami naszej organizacyjnej rodziny, i wyrazić im życzenia wszelakiej pomyślności. A później, skierujemy te życzenia zbiorowo, jako jedność, do tej Wielkiej Rodziny, — do całego Narodu i jego czcigodnych Kierowników.

Cóż będziemy życzyć naszej Ojczyźnie?

— Tego, czego życzymy Jej stale, — tego, co leży w naszych intencjach i zakresie możliwości, a więc: wielkości, mocy, potęgi i wzmożenia środków obronnych, aby żyła i rozwijała się spokojnie i bezpiecznie, idąc pewnym krokiem po drodze swego dziejowego przeznaczenia.

Sternikom nawy państwowej, którzy czujną dłonią kierują naszemi krokami, prowadząc nas ku jasnej przyszłości, będziemy mogli wyrazić swą wdzięczność i życzyć im dalszego powodzenia w zbożnej pracy nad budową Polski Mocarstwowej, silnej i bezpiecznej. Im samym: zdrowia, jeszcze raz zdrowia i sił, aby mogli podołać ciężkim i odpowiedzialnym obowiązkom, jakie Państwo i Historja złożyły na ich barki.

Wreszcie, wszystkim obywatelom, naszym przyjaciołom i sympatykom życzymy: „Szczęścia, zdrowia, pomyślności, a łamiąc się opłatkiem, wierzymy, że i oni życzą nam dobrze, — życzą nam rozwoju i pomyślności, na chwałę i pożytek Ojczyzny.

L. O. P. P.

Dyplomy dla fundatorów samolotów challenge'owych



Samoloty, na których brało udział nasze lotnictwo w Challenge'u w roku 1934, zostały zakupione, dzięki ofiarom, złożonym przez społeczeństwo, przy pomocy całego szeregu różnych instytucyj i organizacyj, które, rozwijając wielką akcję propagandową, zebrały na samoloty odpowiednie fundusze. Aby upamiętnić wysiłek stowarzyszeń i instytucyj, postanowiono nadać im dyplomy fundatorów challenge'owych samolotów. Podniosła uroczystość wręczania dyplomów honorowych fundatorom samolotów challenge'owych odbyła się w sobotę, dnia 15 grudnia 1934 r. w lokalu Okręgu L. O. P. P. m. st. Warszawy.

Przy stole prezydjalnym Pan Minister Komunikacji, inż. Michał Butkiewicz, Prezes Rady Głównej L. O. P. P. b. min. inż. Alfons Kühn, Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki, Szef Departamentu Aeronautyki, gen. bryg. pil. inż. Ludomił Rayski, ppłk. dypl. B. Kwieciński i sekretarz generalny komitetu im. Żwirki i Wigury pos. J. Rudowski.



Na sali, pośród zebranych, obecni niemal wszyscy członkowie załóg challenge'owych Polski, ze zdobywcami pierwszego miejsca kapitanem pil. J. Bajanem i sierżantem G. Pokrzywką na czele. Obok przedstawiciele społeczeństwa, zorganizowanego w L. O. P. P., które, zbierając fundusze na budowę samolotów challenge'owych, stawało się współtwórcą zwycięstwa i fundatorem samolotu.

Do zebranych przemówił Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., gen. dyw. inż. Leon Berbecki, który w swojem przemówieniu podkreślił znaczenie powtórnego zwycięstwa Polski w Challenge'u 1934 r. i jego wpływ na umocnienie stanowiska naszego lotnictwa turystycznego i sportowego na terenie międzynarodowym. Mówił również o olbrzymiem zainteresowaniu lotnictwem całego społeczeństwa.

W końcu zaznaczył, że zwycięstwo, osiągnięte przez polskie samoloty i pilotów, wynikło tak dzięki wysiłkom społeczeństwa, które zebrało niezbędne fundusze, jak i dzięki wykorzystaniu we właściwy sposób tych funduszy przez Ministra Komunikacji i Szefa Departamentu Aeronautyki.



O funduszach, wpłaconych przez społeczeństwo, wygłosił sprawozdanie sekretarz generalny komitetu im. Żwirki i Wigury, pos. J. Rudowski, następnie sprawozdanie to w formie pisemnej zostało doręczone zainteresowanym.

Po wysłuchaniu sprawozdań, p. Min. Butkiewicz wręczył przedstawicielom organizacyj dyplomy fundatora samolotu challenge'owego.

Dyplomy otrzymali: Korpus Podoficerów, Monopol Tytoniowy, Klub Parlament. BBWR., P. L. L. „Lot", Zw. Strzelecki, Komit. kobiecy budowy samolotu, Zarząd Gł. L. O. P. P., Zw. Oficerów Rezerwy, Zw. Spółdzielni Spoż. „Społem" i inni.

Po zakończeniu oficjalnej części uroczystości, Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., gen. dyw. inż. Leon Berbecki, podejmował zebranych lampką wina, wznosząc toast na cześć Pana Marszałka Piłsudskiego, a następnie polskich lotników, konstruktorów i robotników, którzy swą wysoką kulturą techniczną przyczynili się do zwycięstwa.



Tegoż samego dnia, po południu, odbyła się druga doniosła uroczystość—rozdanie przez Aeroklub R. P. w Prezydjum Rady Ministrów nagród uczestnikom Challenge'u, a następnie bankiet w salonach hotelu Europejskiego, wydany przez Ministra Komunikacji. Dziś, z powodu braku miejsca i czasu, nie podajemy przebiegu tych uroczystości, — uczynimy to w pierwszym numerze roku przyszłego.

elge

MARJAN ROMEYKO
mjr. dypl. pilot

Dawne Gwiazdki lotników polskich

Nad Izoncą, na froncie włoskim, w 34-tej austrjackiej eskadrze lotniczej, gwiazdkę roku 1916-go — spędzał **w mundurze polskim**— pierwszy lotnik-legjonista, ppor. de Beaurain, wyczekując z niecierpliwością decyzji władz austrjackich o tworzeniu jednostek lotnictwa przy legjonach Komendanta Piłsudskiego.

* * *

Sroga zima 1917 roku zawiała na dworze w Puchowiczach, osamotnione zaczątki pierwszej eskadry lotniczej, formującej się w korpusie generała Dowbór-Muśnickiego.

Dowodzący oddziałem tej polskiej eskadry lotniczej był ppor. pil. Stanisław Kuźmiński.

Zbolszewizowane patrole kawalerji rosyjskiej podchodziły już pode dwór! Coprawda, rozprawa byłaby krótka, gdyż cała „siła" polskiego oddziału składała się zaledwie z kilkudziesięciu żołnierzy, ba! ale tu chodziło o majątek eskadry — tak skrupulatnie zbierany!

Gdy noc zapadła, musiała skrycie ratować swe mienie, polska eskadra, ładując je na sanie i przedzierać się przez oddziały bolszewickie, by dotrzeć do swoich, do Bobrujska.

* * *

Piękna to była zima na Podolu i Bukowinie na gwiazdkę roku 1917-go...

W słonecznym blasku, otuleni w wielkie futra, w rosyjskich „papachach", bez dystynkcyj oficerskich, wędrowali sankami rotmistrzowie Grochowalski i Niżewski to do Krzemieńca, to do Jass, do Sorok, Dunajowic, Suczawy, lawirując wśród zbolszewiczałych wojsk rosyjskich.

Szło o rzecz ważną! O werbunek Polaków z rosyjskich oddziałów lotnictwa — do tworzących się eskadr polskich, późniejszego II-go korpusu generała Hallera.

* * *

Na gwiazdkę roku 1918-go zaroiło się kasyno lotnicze na Mokotowie, w tak zwanym siódmym budynku. Po całodziennej pracy nad przebieraniem pozostawionego przez Niemców, szmelcu, — do zimnych, prawie nieopalonych żołnierskich sal, ozdobionych jedyną odznaką świąt — choinką — wkraczały: austrjackie aksamitne kołnierze, żołnierskie stare szynele rosyjskie, z dystynkcjami dowborczykowskiemi i hallerowskiemi, słynne „bekiesze", półcywilne palta powracających z niewoli, zgrabnie skrojone kurtki wehrmachtowskie z wężykami na kołnierzach...

...„Sierwus" — „Czołem" — „Cześć"!! — słyszało się tu i ówdzie, zależnie od przynależności „dzielnicowej".

Na Mokotowie praca wrzała... Należało szybko formować oddziały lotnicze, należało szybko wysyłać lotników, bo...

...bo ciężkie chwile przeżywali pierwsi lotnicy polscy we Lwowie na gwiazdkę roku 1918-go...



Gwiazdka z r. 1916 w austrjackiej eskadrze na włoskim froncie.

Lwów był zagrożony!!! Siły ukraińskie otoczyły miasto. Walki staczały się coraz zaciętsze. Warszawa wciąż otrzymywała, na szczęście nieprawdziwe wieści o upadku Lwowa.

I gdy sale redutowe Opery warszawskiej w tradycyjnym Sylwestrze w 1918/19 r. przepełnione były wesołemi maskami, obwieszczono krótko: Lwów padł!

Zabawa się skończyła i po raz pierwszy sale opustoszały tak szybko...

* * *

W zamkniętych, zakonspirowanych lokalach spędzali lotnicy polscy gwiazdkę roku 1918-go w Poznaniu, układając plany opanowania miasta i zdobycia Ławicy, tego jedynego ośrodka lotniczego w Poznańskiem...

* * *

A poza tem...

Poza tem gwiazdkę 1918-go roku spędzali lotnicy polscy wszędzie — na **całej kuli ziemskiej...** Na okręcie, zdążającym z Murmania do Anglji, pod grozą storpedowania, na pokładach statku Tokjo — San Francisco, pod pokładami statków na kursie Władywostok — Marsylja, w zadymionych barach i restauracjach Paryża i...

...i w walce ulicznej w Odesie, dokąd na gwiazdkę przybyła z Kubania, półnaga, głodna i brudna eskadra polska przy dywizji gen. Żeligowskiego i z miejsca z karabinami w ręku weszła w bój...

Gwiazdka tej eskadry była skromna i cicha... Ciężko ranny w tej walce ppor. Kuźmiński również nie zaznał świątecznego opłatka...

* * *

Nieliczne grono lotników zebrało się w stolicy na gwiazdkę 1919 roku.

Lotnisko w Bobrujsku 12 i 13-ej eskadr w zimie 1919/20.





W roku 1919 — na Kresach Wschodnich.

Nieliczne... bo pośpiesznie wystawione eskadry znalazły się hen, daleko na wschodnich kresach, zawiane śniegiem.

W Warszawie skupiła się młodsza generacja tych, którzy już przygotowywali się w **polskich** szkołach lotniczych do swego nowego zawodu.

Na kresach, szachownice lotnicze znaczyły się swą czerwienią na śnieżnych szatach Wilna, Święcian, Żodzina pod Borysowem, Mińska, Bobrujska, Równego, Dżyrunja, pod Stanisławowem i t. d. i t. d... Tam spotykano gwiazdkę w gronie kolegów, w gronie swego oddziału.

Sięgnijmy do tych wspomnień... Oto, słów kilka, zwykłych, żołnierskich, prostych, wyjętych z dziennika 14-ej eskadry (2-ga wielkopolska), rozlokowanej w Żodzinie pod Borysowem.

„24 grudnia 1919 r.

...wyszły awanse świąteczne ludzi. Ze względów taktycznych został ogłoszony stan pogotowia. Wykonano dwa loty frontowe wywiadowcze:

1) przez sierż.-lotn. Wrembla i sierż. lot. obserw. Bieńkowskiego na płatowcu D. F. W. C. V. 227/17. Zadanie zostało wykonane. Zbadano tor kolejowy od Borysowa do Krupki. Czas lotu 55 minut;

2) przez lotn. plut. Juraszka Ludwika i lotn. obs. sierż. Kliczego na płatowcu D. F. W. Nr. 228/7. Zbadano front po Berezynie. Ruchu nie zauważono. Czas lotu 50 minut.

Wspólna wigilja odbyła się w kancelarji eskadry".

I inna eskadra (8-a) w swym dzienniku historycznym w dniu 24 grudnia 1919 roku skromnie zaznacza, że... „Dnia dzisiejszego przybył z Warszawy samolot Roland Nr. 8". (Boże, cóż to był podówczas za ewenement: nowy samolot!).

Cóż jeszcze „ważnego" zaszło? Czytamy, że do 12-ej eskadry przywlókł się ppor. obs. Karczewski, „ciężko chory z odmarzniętemi rękami i nogami", ten, który przed tygodniem zmuszony był lądować wśród bolszewików pod Żłobinem i przez tydzień przy kilkunastostopniowym mrozie, głodny i nie znający języka, przedzierał się sto kilometrów lasami, by zdążyć na... gwiazdkę do swego oddziału.

Takie było Boże Narodzenie lotników w 1919 roku!

Rozrzuceni drobnemi oddziałami od Dźwiny do Dniestru, zasypani śniegiem, czuli się jednak wesoło w swoim gronie, zżytym, koleżeńskim, czuli się wesoło nawet w obliczu bliskiego nieprzyjaciela, którego „odwiedzać" należało, bez względu na „gwiazdkę" — bez względu na mróz!

* * *

Skończyła się wojna! Zakończył ją Wódz Naczelny zwycięstwem tak świetnem, że oddawna nieznanem dla wojska polskiego.

Gwiazdkę roku 1920-go można więc było spędzić w „innych" warunkach.

I istotnie, spędzili ją lotnicy inaczej, może bardziej hucznie, może bardziej szumnie, może w większym gronie—lecz to wszystko było nie to, co roku ubiegłego...

Serce, przyzwyczajone do wojaczki, do sześcioletniej tułaczki — trudno poczęło się zżywać z pewnemi odznakami „czasu pokojowego", — który na początku, zwłaszcza dla młodego lotnictwa, był znacznie gorszy i trudniejszy, niż wojna.

Trzeba było wrócić do kraju, rozlokować oddziały, spotkać się z nowemi, bardzo ostremi zarządzeniami, ograniczeniami, brakiem budynków, hangarów, lotnisk... Należało się pożegnać z szeregiem kolegów, z którymi się zżyło, wspólnie spało, razem przeżywało dolę i niedolę wreszcie, co najgorsze — należało się pożegnać ze swemi eskadrami, które tworzyło się od początku, organizowało, uzbrajało, wyposażyło — bo pierwszy rozkaz „pokojowy" nakazał rozformowanie 8 starych eskadr i złączenie ich z pozostałemi...

Oto, dlaczego gwiazdka roku 1920-go, pomimo, że spędzona w kraju, po zwycięskiej wojnie, nie była dla lotników miła.

* * *

Pozostawmy wspomnienia... Przed nami gwiazdka 1934 roku!

Przeżyte „gwiazdki" jak żywe stają przed nami! A teraz — „gwiazdka" po 16 latach pracy w niepodległej Polsce!

Zasiądzie do stołu wigilijnego duże grono lotników, po całej Polsce.

Lotników w mundurach i nowe pokolenie lotników cywilnych i stare pokolenie „byłych" lotników. Zasiądzie również przy stole wigilijnym i przyszłe pokolenie lotników. — Wielkie grono rodziny lotniczej łamać się będzie opłatkem wigilijnym w tym roku.

Myśl biegnie ku znajomym, kolegom. Iluż to „naszych" brak, tych kolegów z czasów pierwszego okresu tworzenia się lotnictwa, z czasów wojny. Tych, którzy już nigdy z nami przy stole wigilijnym nie zasiądą!

Nieodżałowanej pamięci nazwiska generała Macewicza, Łossowskiego, pułkowników Serednickiego, Bołsunowskiego, Zalewskiego, Sendorka, Jasińskiego, Zych-Płodowskiego Steca, Bastyra, Idzikowskiego, Żwirki, Szałasa i wielu, wielu innych...

Przyszli nowi; nowi, — którzy z równą godnością kontynuować będą pracę starszych!

Życzenia wigilijne złożymy więc „młodym", a jakże zasłużonym kolegom: Skarżyńskiemu, Bajanowi, Orlińskiemu, Płonczyńskiemu, Hynkowi, Burzyńskiemu i wielu, wielu innym, dzięki którym sława lotnictwa polskiego rozbrzmiewa po całym świecie!

Dzięki którym dzisiejsza „Gwiazdka" lotnictwa polskiego jest tak szczególnie uroczysta!...

2-ga eskadra lotnicza w zimie 1919/20 pod Równem.



14 eskadra lotnicza (3-a Wielkopolska) na dalekich Kresach w Łodzinie



RYSZARD ADAMOWICZ

Polski sport lotniczy w 1934 r.





Robiąc bilans naszego sportu za kończący się obecnie rok, należy wziąć pod uwagę dwie pozycje.

Zwycięstwa, wyczyny i działalność lotnictwa sportowego w szerokiem znaczeniu tego słowa, oraz wysiłki społeczeństwa dla niego, jego popularność i rola, którą dziś gra w życiu codziennem.

Rok 1934 należy bezsprzecznie do lat, które zapisane będą do najchlubniejszych kart do chwili obecnej historji lotnictwa sportowego w Niepodległej Polsce!

Przypomnijmy sobie poszczególne fakty, składające się na pozycję pierwszą.

Zajęcie pierwszego i drugiego miejsca w międzynarodowym turnieju lotniczym 1934 r. przez polskie ekipy na samolotach polskiej konstrukcji i produkcji, zaopatrzone w polskie silniki.

Zajęcie pierwszych miejsc na międzynarodowych zawodach balonowych również na sprzęcie naszej produkcji.

Wyrobienie sobie na terenie międzynarodowym takiego uznania dla naszego szybownictwa, że z szeregu sąsiadujących z nami państw przyjeżdżają do Polski piloci szybowcowi, aby pod kierunkiem naszych doświadczonych instruktorów, doskonalić się i przygotowywać do pracy instruktorskiej w swoich macierzystych ośrodkach szybowcowych (fotogr. na lewo u góry — szybownicy zagran. szkoleni w Polsce).

Wspomnieć należy również o żywotności naszych klubów lotniczych i organizacyj szybowcowych. Związki te wykazują stały wzrost ilości członków, pilotów i faktów, świadczących dodatnio o ich działalności. Ilość członków w klubach już dawno przekroczyła dwa tysiące, z czego przeszło 400 pilotów.

Kół szybowcowych już jest ponad sto, a w kołach tych przeszło 1000 pilotów szybowcowych.

Poza Aeroklubami i L. O. P. P. zorganizowano już Koła Szybowcowe Harcerstwa, Strzelca, K. P. W. i organizacyj szkolnych.

Pracują już normalnie i krzewią zamiłowanie do sportu balonowego cztery ośrodki tego sportu, grupujące po-

Samoloty na lotnisku w dniu otwarcia Challenge'u.



nad 200 amatorów lotów balonowych. Ilość płatowców i szybowców, ilość dokonanych na nich lotów i ilość wylatanych godzin stale, co roku wzrasta, a równocześnie wydatnie maleje ilość wypadków. Jest to normalną konsekwencją nietylko coraz to bardziej udoskonalonego naszego sprzętu, lecz również wzrastającej dyscypliny lotniczej młodych adeptów sztuki lotniczej. Wymienić również należy w tej pozycji lot piękny Mościckiego Klubu Balonowego, dokonany przez por. Pomaskiego, z jednym z pierwszych sportowych pilotów balonowych, inż. Krzyszkowskim. Trasa tego lotu z Mościc na Kaukaz wyniosła około 1500 kilometrów i jest bliska ustanowieniu rekordu światowego.

Jeśli chodzi o dorobek naszego przemysłu lotniczego, to miał on niedawno sposobność zademonstrowania swych produktów na 14 paryskim salonie lotniczym, gdzie wzbudził duże zainteresowanie, i to zainteresowanie nietylko u przeciętnego widza, który chciał zobaczyć zwycięskie samoloty z Challenge'u i znany już chlubnie samolot P. 24, lecz i u zagranicznych przemysłowców i konstruktorów. Równie żywe zainteresowanie wzbudzał zasłużony balon „Kościuszko", który w roku zeszłym wsławił nasz sport balonowy na drugiej półkuli. Jeśli chodzi o drugą pozycję bilansu sportu lotniczego za obecny rok, to i tu mamy do zanotowania wiele faktów radosnych.

Społeczeństwo nasze, które już od roku 1932 zżyło się z lotnictwem, czego dowodem była radość powszechna w chwili zwycięstwa ś. p. żwirki i Wigury i głęboki smutek w chwili żałoby — dopiero w ciągu roku bieżącego miało sposobność wykazać swą pracę realną dla polskiego sportu lotniczego i ofiarność dla niego.

Fakt spontanicznego odruchu wszystkich obywateli, wykorzystany przez Zarząd Główny L. O. P. P. w formie zbiórki na fundusz zwycięzców z r. 32, która przyniosła przeszło miljon złotych — mówi sam za siebie! Tembardziej, że w dużym procencie ta wielka suma pieniężna została złożoną przez tych, którym każdy datek nie przychodził z łatwością! Zainteresowanie ogółu Challenge'm i popularność lotnictwa wzrosły u nas w roku bieżącym do tego stopnia, że budzą już podziw i uznanie u obcych.

Rok 1934, jako rok naszego sportu lotniczego, może i powinien nas napełniać dumą i upewniać o sile naszego Państwa i Narodu — i w tej również dziedzinie.

Tę ufność we własne siły w dziedzinie lotnictwa, konieczną dla wielkości Państwa, tak pięknie ujętą w słowach Marszałka — możemy już opierać nie na uczuciach i wrażeniach, lecz na twardych, realnych faktach.

To nie przypadek, żeśmy zwyciężyli w Challenge'u!

Zwycięstwo to stworzyła polska twórcza myśl lotnicza i organizacja, a wypracował je polski konstruktor, polski robotnik i polski pilot.

Społeczeństwo dało im środki do tych prac.

Palma zwycięstwa po raz drugi wróciła do naszych rąk.

Powtórne zwycięstwo w zawodach o puhar Gordon-Bennetta, to też nie przypadek.

Fakt, że zagraniczni piloci szkolą się w Polsce, to też nie jest rezultatem reklamy, lecz pracy.

Konsekwentna, planowa, wytężona praca w dziedzinie sportu lotniczego: władz państwowych, wojskowych i cywilnych, przemysłu lotniczego, organizacyj sportowo-lotniczych, przy wydatnej pomocy L. O. P. P. — daje te rezultaty, którymi chlubić się możemy.

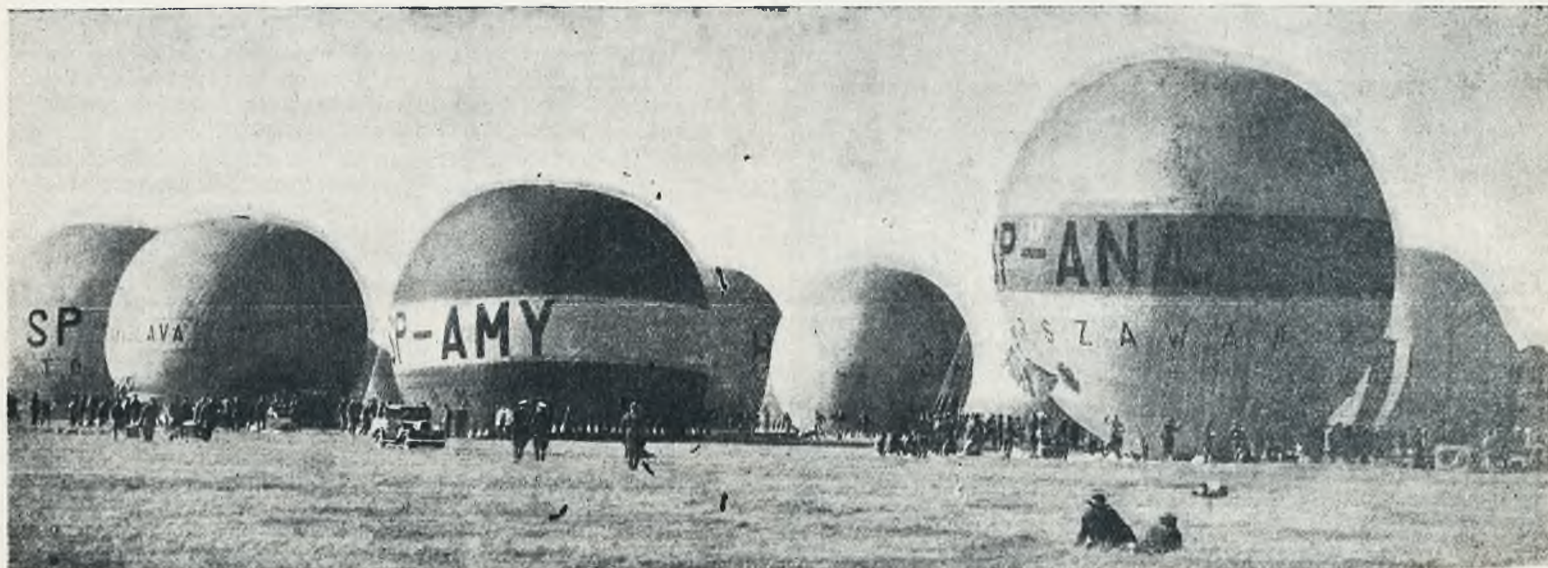
Rezultaty pracy na terenie lotnictwa sportowego w roku 1934 i latach ubiegłych, podnoszą ufność w wypróbowane już własne siły, podnoszą naszą dumę narodową, podnoszą pewność, że zwyciężać potrafi lotnictwo polskie nietylko w zawodach, lecz i w tym momencie, w którym będzie powołane z całym narodem do obrony granic Polski i Jej niepodległości!

Koniecznem jest jednak, równocześnie ze stwierdzeniem tych bezwzględnie radosnych faktów, podkreślić potrzebę dalszej nieustannej pracy.

Czy to w kierunku podniesienia poziomu wyszkolenia ogółu pilotów sportowych: motorowych, szybowcowych i balonowych; czy to w kierunku ulepszenia konstrukcji i produkcji sprzętu; czy wreszcie w kierunku jeszcze większej popularności i znajomości lotnictwa wśród społeczeństwa.

Zasada, stwierdzająca, że „kto nie idzie naprzód — ten się cofa", może do żadnej dziedziny nie jest tak prawdziwie stosowana, jak do lotnictwa.

Szykowanie balonów do startu o puhar Gordon-Bennetta.

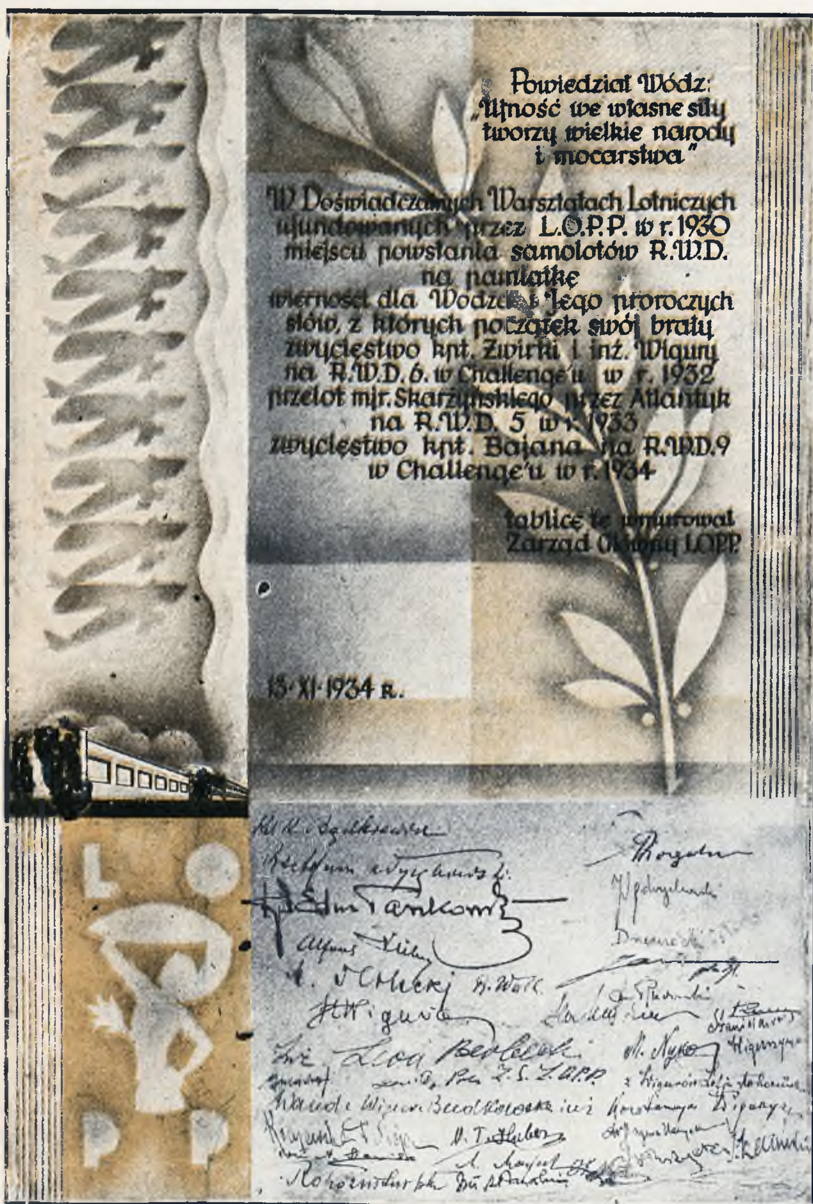


L. O. P. P. w 1934 roku









Rok 1934 kończy się, — karta jednorocznej historji życia jednostek, zrzeszeń, organizacyj społeczeństw, państw i narodów, została zapełnioną. Przed obróceniem jej, przeglądamy ją skrupulatnie, aby zbadać wszystkie plusy i minusy, tego niejako zbilansowanego roku pracy, wykazując saldo, które będzie wyrazem wartości wysiłków, jakie włożyliśmy, aby osiągnąć wyznaczony cel.

Cele, jakie sobie wyznaczyła Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na rok 1934, osiągnęła całkowicie, a nawet je przekroczyła in plus. Wzrosła ilość członków, wpływy przewidziane budżetem zostały osiągnięte z pewną nadwyżką, wydatkowano sumy nie tylko zgodnie z zamierzeniami, ale nawet dzięki racjonalnej gospodarce, zrobiono więcej, niż przewidywano. Nic więc dziwnego, że rok ten pomimo ciężkiej sytuacji ekonomicznej, zaliczyć można do lat dobrych, — lat, które chlubną kartą zapisały się w rozwoju tej użytecznej i twórczej organizacji.

Cele Ligi są jasno sprecyzowane w jej statucie. Realizacja zamierzeń, aby cele te osiągnąć całkowicie, następuje z roku na rok, według wskazań najwyższych czynników w państwie, którym powierzono pieczę nad tą organizacją. Przygotowanie środków do obrony powietrznej i przeciwgazowej ludności jest zadaniem o doniosłem znaczeniu państwowem a przytem tak wielkiem, że tylko stopniowo pracą szeregu lat, można będzie osiągnąć wyniki zadawalające w tej dziedzinie.

Obrona powietrzna, — to w pierwszym rzędzie silne własne lotnictwo, zdolne do odparcia wszelkich zakusów nieprzyjacielskich na nasz kraj. Nic więc dziwnego, że L. O. P. P. na pierwszem miejscu swych obowiązków stawia: „popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we wszystkich jego dziedzinach", — na drugiem: „przygotowanie ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej".

Lotnictwo nieprzyjacielskie stwarza niebezpieczeństwo, zagrażające ludności z powietrza. Niebezpieczeństwo to może być również i niebezpieczeństwem gazowem, jeżeli przeciwnik będzie posługiwał się nie tylko bombami lotniczemi, ale i gazowemi. W jednym i drugim wypadku istotę niebezpieczeństwa tworzy wyłącznie lotnictwo. Praktyka wykazuje, że najlepszym czynnym środkiem obrony przeciwlotniczej jest lotnictwo. Samolot najlepiej nadaje się do zwalczania samolotu. Kto będzie posiadał lepsze samoloty, lepiej uzbrojone i lepszy personel, przeznaczony do ich prowadzenia i obsługi, ten niewątpliwie zostanie zwycięzcą. Na siły powietrzne państwa składa się nietylko lotnictwo wojskowe, ale i cywilne, będące naturalną rezerwą pierwszego. Samolot to rezultat pracy konstruktorów, instytutów naukowo-lotniczych, przemysłu lotniczego i t. d. Dobra załoga, to wynik pracy wyszkoleniowej i wychowawczej całego szeregu organów lotnictwa wojskowego i cywilnego, do tego przeznaczonych i powołanych. Całość sił powietrznych, ich wartość, — to suma wysiłków rozmaitych czynników i efekt pracy różnych wzajemnie się dopełniających komórek życia lotniczego.

Z tych zapewne względów, ustawodawca nakazał popierać rozwój lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach. Popierając np. lotnictwo sportowe, szybownictwo, naukę lotniczą i t. d., a więc dziedziny pozornie nic nie mające wspólnego z lotnictwem wojskowem, — niewątpliwie przyczyniamy się do rozwoju i wzmożenia sił powietrznych, a więc sił obronnych kraju. Lotnictwo wojskowe znajduje zaspokojenie swych potrzeb w budżecie państwowym, — lotnictwo cywilne może powstać i rozwijać się tylko przy pomocy materjalnej i moralnej całego społeczeństwa.

Piękne ilustracje, znajdujące się na tej stronie, pochodzą z albumu pamiątkowego Zarządu Głównego L. O. P. P. i dowodzą, że niema ważniejszego wydarzenia lotniczego w życiu Polski, w którem L. O. P. P. nie brałaby pośredniego, czy też bezpośredniego udziału. Challenge, Gordon-Bennett, przelot braci Adamowiczów przez Atlantyk Północny, to wszystko wyczyny, którym L. O. P. P. udzieliła swego pełnego poparcia materjalnego i moralnego, rozumiejąc ich znaczenie dla rozwoju lotnictwa i jego popularyzacji wśród szerokich sfer społeczeństwa.

Inne strony zagadnień obrony przeciwlotniczo-gazowej ludności, nie mają tego efektu zewnętrznego, co lotnictwo, — nie mniej jednak są bardzo ważne, dlatego L. O. P. P. poświęca im bardzo dużo uwagi i miejsca w dziedzinie organizacyjnej, uświadamiającej, wyszkoleniowej i zaopatrującej.

Budżet L. O. P. P. dzielony jest po połowie między lotnictwo i o. pl.-gaz. Dowodzi to zrozumienia i uznania ważności obu tych zagadnień w jednakowej mierze. Niezależnie od budżetu normalnego, wysiłek finansowy L. O. P. P. jest jeszcze obciążony dodatkowemi świadczeniami jego członków na rzecz Challenge'u. Jak wiadomo, przy Zarządzie Głównym L. O. P. P. istnieje komitet „Żwirki i Wigury", ściśle zespolony z organizacją L. O. P. P. który już zebrał i wydatkował na Challenge 1934 ponad 1.000.000 zł. i który nadal intensywnie gromadzi fundusze na Challenge 1936 r. To również nie jest niczem innem, jak tylko akcją, mającą na celu: „popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we wszystkich jego dziedzinach", tylko w cośkolwiek innej formie, wynikającej z nadzwyczajności zagadnienia, wypływającego ze wspaniałego i powtórnego zwycięstwa Lotnictwa Polskiego w Międzynarodowych Zawodach Lotniczych.

Zamykając karty działalności L. O. P. P. z końcem roku 1934, w jej księdze pracy społecznej o tak dużem znaczeniu dla Państwa i jego ludności, społeczeństwo, zorganizowane w L. O. P. P., może być słusznie dumne z osiągniętych rezultatów, które zostaną zaliczone na poczet plusów Polski, w dziedzinie wzmożenia jej sił obronnych.

A. W.





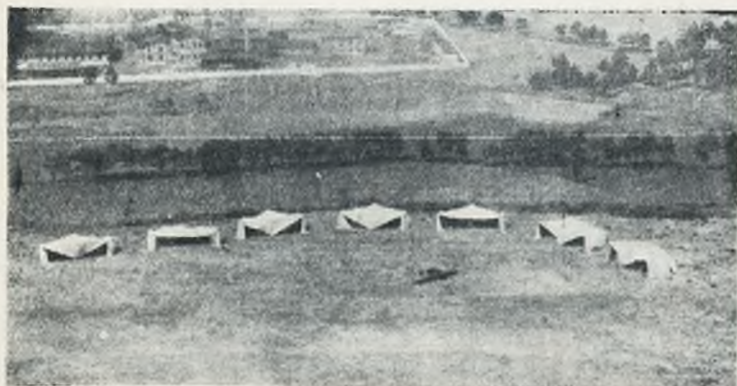
DOROBEK LOTNICTWA WOJSKOWEGO W 1934 R.

Na szpaltach prasy codziennej i perjodycznej spotykamy od czasu do czasu artykuły i wiadomości o wyczynach naszego lotnictwa sportowego, turystycznego, czy też komunikacyjnego. Lotnictwo popularyzuje się coraz więcej i coraz szybciej. Dziś każdy prawie dzieciak wie, kto zwyciężył w Challenge'u, — co to jest R. W. D., — a co P. Z. L.

Brawo — możemy się tylko z tego cieszyć, że zagadnieniom lotniczym prasa codzienna poświęca coraz więcej miejsca, dowodzi to bowiem coraz większego zainteresowania społeczeństwa lotnictwem.

W publikacjach prasowych, poświęconych lotnictwu, w pewnym cieniu i ukryciu pozostaje nasze lotnictwo wojskowe. Oczywiście, że względy, t. z. tajemnicy wojskowej, nie zezwalają na ogłaszanie wszystkiego, co dotyczy lotnictwa wojskowego, niemniej jednak zamało mu się poświęca uwagi i miejsca, aby zaznajomić z niem bliżej szeroki ogół.

Fotografja lotniska polowego.



Lotnictwo wojskowe ma swoje specjalne cele i zadania. Poza tem, oprócz pracy zawodowej, bierze żywy i czynny udział w życiu i rozwoju lotnictwa cywilnego. Jest zupełnie zrozumiałe, że nasze lotnictwo komunikacyjne i sportowe wywodzi się w prostej linji z lotnictwa wojskowego, — dalej jeszcze, jest z niem silnie związane pod względem personalnym i materjałowym. Jedno drugie dopełnia, dając w rezultacie to, co stanowi o siłach powietrznych danego państwa, w najszerszem, tego słowa znaczeniu. W naszem lotnictwie sportowem silnemi zgłoskami zapisały się nazwiska lotników wojskowych, w rodzaju: kpt. Żwirki, mjr. Skarżyńskiego, kpt. Bajana i wielu innych, którzy swą pracą i swymi wyczynami sportowemi przysporzyli chwały lotnictwu sportowemu. Wszyscy nasi doskonali piloci komunikacyjni, to byli lotnicy wojskowi.

Jakżeż przedstawia się nasze lotnictwo wojskowe?

Rok 1934, o którym mówimy, nie był rokiem jakichś specjalnie donosłych zdarzeń w lotnictwie wojskowem. Zresztą w tym rodzaju lotnictwa nie możemy się spodziewać oszałamiających rekordów



Lot grupowy.

i wyczynów. Do tego lotnictwo wojskowe nie jest przeznaczone. Cele jego wymagają mrówczej, ofiarnej i cichej pracy nad coraz lepszem wyszkoleniem i doskonaleniem personelu, a pod względem materjałowym, — na umiejętnem zastosowaniu wszystkich najnowszych i wartościowych zdobyczy technicznych do celów wojskowych.

Wyszkolenie dobrego pilota i obserwatora lotniczego, następnie zdolnych inżynierów-konstruktorów, techników, mechaników i specjalistów do obsługi sprzętu, to sprawa długich lat pracy wytężonej, ofiarnej i nieszukającej rozgłosu.

Wierni wskazaniom Wodza, — lotnicy wojskowi idą „w wyścigu pracy" w pierwszym rzędzie, razem z tymi, którzy tak, jak i oni, zrozumieli ważność tych wskazań dla państwa i jego obywateli.

Polskie lotnictwo wojskowe składa się z 4-ch rodzai, t. j.: lotnictwo linjowe, towarzyszące, myśliwskie i bombardujące.

Lotnictwo linjowe, najsilniejsze liczebnie, ma pewne uniwersalne zadania do spełnienia, dostosowane zresztą do naszych warunków. Samolot linjowy o załodze: pilot i obserwator, ma trzy karabiny maszynowe, zabiera około 300 — 500 kg. bomb, ma radjostację, aparat foto, urządzenia do lotów nocnych i t. d. Lotnictwo to zdolne jest do przeprowadzenia wywiadu z powietrza na dalekie odległości w dzień i w nocy, może współpracować z piechotą i artylerją na polu bitwy, może się skutecznie bronić w powietrzu i wreszcie zwalczać przeciwnika ziemnego przy użyciu swych karabinów maszynowych i bomb. Lotnictwo to doskonali się z każdym rokiem, osiągając coraz piękniejsze rezultaty. Coroczne zawody centralne tego lotnictwa o nagrodę im. ś. p. płk. pil. J. Seudorka dowodzą stałego jego rozwoju i doskonałości.

Lotnictwo towarzyszące — przeznaczone do współpracy z głównemi rodzajami broni, powstało niedawno, według własnej oryginalnej koncepcji. Ma ono niejako wyręczać lotnictwo linjowe w zadaniach bliskiego rozpoznania i współpracy z piechotą oraz artylerią. Ta współpraca na polu bitwy polega jak gdyby na umieszczeniu ruchomego punktu obserwacyjnego, który informuje wyższych dowódców o położeniu wojsk własnych i nieprzyjaciela, a oprócz tego jest idealnym środkiem wstrzeliwania artylerji do celów niewidocznych z ziemnych punktów obserwacyjnych. Jak sama nazwa wskazuje, towarzyszy ono wielkim jednostkom w czasie marszu i bitwy, a więc musi rozporządzać takiemi samolotami, które będą mogły lądować i startować na przygodnych terenach. Załogę samolotu stanowi pilot i obserwator. Lotnictwo to stale się rozwija, zdobywając coraz większe uznanie dowódców dywizyj, na rzecz których pracuje.

Lotnictwo myśliwskie, jak wiemy, jest przeznaczone do zwalczania przeciwnika w powietrzu. Jest ono najlepszym czynnym środkiem obrony przeciwlotniczej. Ten rodzaj lotnictwa gromadzi w swym zespole najlepszych pilotów — akrobatów powietrznych. Akrobacja powietrzna jest dowodem doskonałego opanowania samolotu, a to, w połączeniu z umiejętnością manewrowania i celnego strzelania, decyduje o powodzeniu w walce powietrznej. Lotnictwo rozporządza doskonałemi samolotami myśliwskiemi, fabrykacji i konstrukcji Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie, które słusznie uchodzą dziś za jedne z najlepszych samolotów myśliwskich świata. Sukcesy, zdobywane przez to lotnictwo w zawodach i popisach krajowych i zagranicznych, świadczą o jego wysokiej wartości.

Lotnictwo bombardujące ciężkie, przeznaczone jest do bombardowania ważnych objektów nieprzyjacielskich w nocy. Rozporządza ono dużemi, ciężkiemi samolotami, zdolnemi do zabrania dużego ładunku bomb. Załogę stanowi 3 — 4 ludzi. Bardzo często w nocy słyszymy po warkocie silników i widzimy po światełkach pozycyjnych samolotów, błyszczących na ciemnem tle firmamentu, że jednostki tego lotnictwa ćwiczą z zapałem, kpiąc sobie z mroków nocnych, tak niebezpiecznych dla tych, którzy się z niemi nie zaznajomili. Nocne lotnictwo bombardujące, to straszna broń, która użyta umiejętnie, w postaci działań represyjnych i odwetowych, nie jednemu przeciwnikowi odbierze ochotę do zaatakowania naszych miast i ich bezbronnej ludności. Już samo przekonanie, że to samo może spotkać jego miasta ze strony naszego lotnictwa, ostudzi zapał do zaczepnej walki.

Fotografja z rozpoznania lotniczego.



Oto pokrótce zadania, jakie spełnić ma nasze lotnictwo na wypadek wojny. Służba w lotnictwie jest ciężką i odpowiedzialną, dlatego spośród licznie zgłaszających się kandydatów, lotnictwo bierze tylko najlepszych pod względem moralnym i fizycznym. Nasze Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa daje nam co roku pewną ilość młodych, dobrze wyszkolonych i zamiłowanych do swej służby oficerów: pilotów i obserwatorów. Centrum Podoficerskie wyszkala rok rocznie mechaników i specjalistów zawodowych, którzy swą wiedzę i umiejętność zdobywają w ciągu kilku lat nauki. Kursa specjalne dla oficerów i podoficerów zawodowych pogłębiają wiedzę i doświadczenie, zdobyte w szkołach i pułkach lotniczych. Pułki lotnicze doskonalą kadrę zawodową, szkolą rezerwę, wyszkalają i wychowują szeregowych służby czynnej.



Inspektorowie armji gen. dyw. E. Rydz-Śmigły i gen. dyw. inż. L. Berbecki na jednym z popisów lotniczych.

Samoloty, sprzęt pomocniczy i t. d. jest fabrykowany całkowicie w kraju, w jakości, przewyższającej tego rodzaju wyroby zagraniczne. Nad sprzętem nowym, który ma zastąpić stary, pracuje szereg konstruktorów, inżynierów i instytutów naukowo-badawczych. Nasze lotniska wojskowe są nowocześnie i doskonale urządzone.

Ilościowo nie jesteśmy tak silni, jak Francja, czy Rosja, ale jakościowo nie ustępujemy nikomu.

Coraz lepsze rezultaty lotnictwa wojskowego, są wynikiem długich lat pracy nad wyszkoleniem i wychowaniem personelu, stworzeniem przemysłu lotniczego, centrów wyszkolenia i zaopatrzenia, instytutów naukowych i doświadczalnych, wreszcie stałego doskonalenia sprzętu własnej konstrukcji i produkcji. Rok 1934 zapisał się nowemi i trwałemi plusami w tej dziedzinie.

A. Wojtyga, mjr. pil.

Po powrocie z zadania.





1



2



3



4



5



6



JAN WILCZYŃSKI

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT" W ROKU 1934

Rok 1934 był dla naszej komunikacji lotniczej rokiem jubileuszowym, gdyż zakończył pierwsze pięciolecie i rozpoczął drugie, istnienia przedsiębiorstwa państwowo-samorządowego: Polskie Linje Lotnicze „Lot", które powstało z początkiem r. 1929.

Działalność P. L. L. „LOT" w r. 1934 podobnie jak i w 5-ciu latach poprzednich charakteryzowało najlepiej pełne bezpieczeństwo, z jakiem przewiezieni zostali wszyscy bez wyjątku pasażerowie samolotowi. Fakt ten jest najdobitniejszym sprawdzianem wartości obsługi i sprzętu P. L. L. „LOT".

Z ważniejszych wydarzeń, które rok 1934 przyniósł naszej komunikacji powietrznej są następujące:

NOWY PORT LOTNICZY W WARSZAWIE.

Lotnisko mokotowskie w Warszawie, które było kolebką polskiej żeglugi powietrznej, a które nie odpowiadało już jej ciągle rosnącym potrzebom, w r. 1934 komunikacja lotnicza opuściła i przeniosła się na nowe, piękne lotnisko na Okęcie, wyposażone we wszystkie nowoczesne urządzenia.

Oficjalne poświęcenie i otwarcie nowego warszawskiego portu lotniczego odbyło się w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, członków Rządu, Dyplomacji, przedstawicieli świata lotniczego, sfer gospodarczych i prasy w dn. 29 kwietnia.

W związku z przeniesieniem ruchu komunikacyjno-lotniczego na Okęcie, odległego od centrum Warszawy o 7 km., P. L. L. „LOT" dla wygody publiczności utworzyły w Warszawie (Al. Jerozolimskie 35) naprzeciw dworca kolejowego, specjalne biuro, które stanowi jakby dworzec lotniczy w śródmieściu, gdzie zbierają się pasażerowie, załatwiane są wszelkie formalności związane z podróżą powietrzną i skąd odjeżdżają autobusy P. L. L. „LOT", przewożące pasażerów samolotowych do portu lotniczego.

1. Poświęcenie cywilnego portu lotniczego w Warszawie. (Okęcie).

2. Fragment dworca w warszawskim cywilnym porcie lotniczym na Okęciu.

3. Biuro Miejskie P. L. L. „LOT" w Warszawie.

4. Przedstawiciele Rządu Rzeszy Niemieckiej witają delegatów P. L. L. „LOT" przybyłych do Berlina pierwszym samolotem regularnej komunikacji na linji Warszawa—Berlin. Orkiestra lotnicza gra hymn państwowy polski.

5 i 6. Piloci P. L. L. „LOT", pp. Bocheński i Satel, którzy w r. 1934 osiągnęli pół miljona kilometrów, przebytych w przestworzach w służbie lotniczo-komunikacyjnej.

U góry: Bandera Polskich Linji Lotniczych „LOT".

NOWE POŁĄCZENIE LOTNICZE.

W dniu 30 maja P. L. L. „LOT", wspólnie z niemieckiem przedsiębiorstwem komunikacji lotniczej „Deutsche Lufthansa", uruchomiły komunikację lotniczą między Warszawą a Berlinem. Linja ta, która jest obsługiwana codziennie, nie wyłączając niedziel, dała nam najszybsze połączenie komunikacyjne nietylko z Niemcami, ale przez nie z całym zachodem, jak: z Anglją, Belgją, Holandją i t. d., dokąd (skąd) dzięki niej można się dostać z Polski (do Polski) w ciągu kilku godzin. Połączenie to jest bardzo ważne nietylko z punktu widzenia ruchu pasażerskiego ale również pocztowego i towarowego. W r. 1934 samoloty P. L. L. „LOT" kursowały na następujących linjach:

1) Warszawa — Katowice.
2) Warszawa — Gdynia, Gdańsk.
3) Warszawa — Poznań — Berlin.
4) Warszawa — Kraków — Brno — Wiedeń.
5) Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin.
6) Warszawa — Lwów — Czerniowce — Sofja — Saloniki.

Poza uruchomieniem połączenia między Polską a Niemcami w r. 1934, przeprowadzono pertraktacje z władzami lotniczemi szeregu innych państw w sprawie zainstalowania połączeń lotniczych. Rezultaty tych pertraktacyj widoczne będą dopiero w roku przyszłym.

PRZYŚPIESZENIE SZYBKOŚCI SAMOLOTÓW.

P. L. L. „LOT", dążąc usilnie do stałego doskonalenia obsługiwanej przez siebie sieci komunikacji powietrznej wprowadziły w r. bieżącym samoloty 12-to miejscowe, rozwijające szybkość około 200 km. na godzinę. W tym celu też i mniejsze samoloty wyposażone zostały w silniki o większej mocy. Ponadto wszyscy piloci P. L. L. „LOT" przeszkoleni zostali w t. zw. „ślepem lataniu", która to umiejętność umożliwia im prowadzenie samolotów z pomocą radja i instrumentów przy złej widoczności zewnętrznej, kiedy mgły lub chmury całkowicie zasłaniają widnokrąg.

OBNIŻENIE CEN ZA PRZEWOZY POWIETRZNE.

P. L. L. „LOT", pragnąc jaknajbardziej spopularyzować komunikację lotnicza przez udostepnienie jej najszerszym warstwom publiczności, obniżyły wydatnie z dniem 1 marca r. b. ceny przewozów, zrównywując ceny biletów samolotowych z cenami biletów kolejowych II klasy, a w wielu wypadkach ustalając je jeszcze znacznie poniżej tego poziomu. Ponadto P. L. L. „LOT" przyznały w roku bieżącym młodzieży szkolnej te same zniżki, z jakich korzystają urzednicy państwowi i oficerowie. W roku bieżącym wreszcie P. L. L. „LOT" obniżyły znacznie opłaty za wynajem samolotów na loty t. zw. taksówkowe (ze zł. 1.20 do zł. 0.60 za km.).

OBNIŻENIE OPŁAT ZA POCZTĘ LOTNICZĄ.

Podobnie i Ministerstwo Poczt i Telegrafów, dążąc do jak najszerszego udostępnienia poczty lotniczej, z dn. 1.X r. b. obniżyło wydatnie taryfy pocztowo - lotnicze. Dzięki temu można obecnie za drobną do-

płatą do normalnych opłat taryfowych (za list w obrocie krajowym i z W. M. Gdańskiem — 10 gr., w obrocie zagranicznym — 20 gr.) korzystać wszechstronnie z linij lotniczych dla przesyłania swej korespondencji, którą, jak wiadomo, jako lotniczą, nadawać można nawet do miejscowości i z miejscowości, nie posiadających komunikacji lotniczej. W tym wypadku bowiem przewożona jest ona częściowo samolotem, częściowo koleją.

POPULARNE LOTY OKRĘŻNE.

Również celem jak najszerszej propagandy komunikacji lotniczej P. L. L. „LOT" urządzały w r. 1934 liczne loty okrężne nad Warszawą, Katowicami, Krakowem i Lwowem, po cenach rzeczywiście popularnych, bo tylko po zł. 6 od osoby. W lotach tych wzięło udział ponad 1000 osób.

NOWI „MILJONERZY" POWIETRZNI.

W roku bieżącym grono polskich „miljonerów" lotniczych powiększyli piloci P. L. L. „LOT" pp.: Bocheński i Satel, którzy prowadząc samoloty w codziennej służbie lotniczo - komunikacyjnej dosięgli cyfry 500.000 km. przebytych w przestworzach.

Nasi „miljonerzy powietrzni", których liczba obecnie wynosi czternastu i którzy czują się jak najlepiej, jest najdobitniejszym dowodem, że „latanie" bynajmniej nie jest szkodliwe dla zdrowia, ale przeciwnie, że przebywanie w czystych przestworzach (co daje podróż samolotem) wolnych od kurzu i oparów przyziemnych, podobnie, jak powietrze wysokogórskie, jest zdrowe i hartuje organizm ludzki.

UDZIAŁ W CHALLENGE'U.

W Challenge'u tegorocznym P. L. L. „LOT" wzięły udział bardzo żywy. Przedewszystkiem więc zarówno zdobywca drugiego miejsca, pilot Płonczyński, jak i jego towarzysz mechanik Zientek, oraz pilot Karpiński, który osiągnął doskonałe wyniki we wszystkich próbach technicznych i, aczkolwiek spowodu lądowania w drodze, niestety nie klasyfikowany, przebył w doskonałej formie całą trasę lotu okrężnego — należą do grona pracowników P. L. L. „LOT". Poza tem pracownicy P. L. L. „LOT" łącznie z Klubem Parlamentarnym B. B. W. R. ufundowali jeden z samolotów challenge'owych, który oznaczony nazwą „Bebewuer — Lot" pilotowany był przez p. Płonczyńskiego. Ponadto P. L. L. „LOT" wzięły udział w organizacji Challenge'u i wysłały do Belgradu specjalny samolot, celem niesienia pomocy zawodnikom polskim, przelatującym przez to miasto.

WYCIECZKI DZIENNIKARZY.

P. L. L. „LOT" w roku bieżącym, w związku z uruchomieniem nowego połączenia lotniczego z zachodem, zorganizowały szereg wycieczek dziennikarzy holenderskich i niemieckich do Polski i polskich do Holandji i Niemiec. Ponadto P. L. L. „LOT" postawiły do dyspozycji Ministerstwa Spraw Zagranicznych swoje samoloty dla uczestników wycieczki publicystów niemieckich, zaproszonych oficjalnie do Polski celem zapoznania się z naszym krajem. Sprawność, z jaką P. L. L. „LOT" wywiązały się z tego zadania, a którą uczestnicy wycieczki określili, że „nietylko elegancja i zupełne bezpieczeństwo samolotów, ale niemniej wysoka umiejętność lotnicza załogi były wzorowe", przyczyniła się — jak to stwierdziło Ministerstwo Spraw Zagranicznych — nietylko do propagandy polskiej komunikacji lotniczej ale do ogólnej propagandy na rzecz Polski w obu tych krajach".

Oto w ogólnych zarysach rzut oka na kilka fragmentów, charakteryzujących działalność P. L. L. „LOT" w r. 1934. Widzimy z nich, że rok ten był rokiem intensywnej pracy i znów posunął naprzód naszą komunikację powietrzną, co daje uzasadnioną nadzieję, że i nadal rozwijać się ona będzie jak najpomyślniej. Rezultaty dotychczasowej pracy znalazły w roku bieżącym wyraz w udekorowaniu przez Pana Ministra Komunikacji w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej 3 pracowników Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji i 35 pracowników P. L. L. „LOT" złotemi, srebrnemi i bronzowemi Krzyżami za zasługi, położone nad rozwojem polskiej komunikacji lotniczej.

Mówiąc o działalności P. L. L. „LOT" należy zaznaczyć, że przedewszystkiem była ona wynikiem zarządzeń naczelnej władzy lotnictwa cywilnego, spoczywającej w rękach Pana Ministra Komunikacji i podległego mu Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, który ustala zakres i koordynuje pracę wszystkich poszczególnych gałęzi lotnictwa komunikacyjnego (ustawodawstwo, nauka, przemysł, budowa portów i szlaków lotniczych, meteorologja, radjo i t. p.) i których efekty ujawniają się dopiero przy eksploatacji dróg powietrznych. Osiągnięcie pozytywnych rezultatów w swej pracy zawdzięczają P. L. L. „LOT" również w znacznej mierze opiece i pomocy udzielonej im w jak najszerszym zakresie przez lotnictwo wojskowe, L. O. P. P., Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i inne organizacje lotnicze, a wreszcie życzliwości, okazywanej im na każdym kroku przez prasę, radjo i całe społeczeństwo.





7



8



9



10



11



12

7. Jeden z samolotów komunikacyjnych P. L. L. „LOT".

8. Fragment Warszawy widzianej z samolotu.

9. Rynek Krakowski z okna samolotu.

10. Grupa publicystów niemieckich przybyłych do Polski samolotem P. L. L. „LOT".

11 i 12. Piloci P. L. L. „LOT", Płonczyński i Karpiński, którzy brali udział w Challenge'u 1934 r.

U góry: Złota odznaka P. L. L. „LOT" dla pilotów „półmiljonerów".

MODEL 8-MOL

Konstrukcji K. Błaszczyńskiego

Model ten na licznych Zawodach Modeli Latających zdobył niejednokrotnie pierwsze nagrody. Zalety jego są wyjątkowe— doskonała stabilizacja w locie, nawet przy bardzo silnym wietrze, krótki start, oraz długie planowanie przy lądowaniu pod małym kątem, przypominające własności szybowca. Poza tem model ten jest łatwy w regulacji i b. odporny i trwały przy uderzeniach. Aby model posiadał wyżej wymienione zalety, nie należy wprowadzać przy budowie żadnych przeróbek, ani wzmocnień, gdyż może to wpłynąć jedynie na niekorzyść. Plan modelu jest wykonany szczegółowo i zaleca się przed rozpoczęciem budowy b. uważnie go przestudjować.

Konstrukcja całego modelu jest z balsy, z wyjątkiem nielicznych części, wykonanych z bambusu, petyku, klejonki i drutu stalowego.

Skrzydła modelu wykonane są całkowicie z balsy, oprócz tylniej krawędzi, która jest z bambusu. Przy wycinaniu żeberek, należy zwrócić uwagę, aby zewnętrzny kształt profilu był jak najdokładniej zachowany. Poszczególne dźwigary w skrzydłach są ze sobą odpowiednio połączone tak, aby tworzyły lekkie V do góry, a dla wzmocnienia ujęte są w dwie deseczki i w miejscach spojeń oklejone paskami cienkiego jedwabiu. Na dźwigary nałożone są żeberka, w których obsadza się przednią krawędź w odnośnych wycięciach. Do końców żeberek przymocowuje się tylnią krawędź, oklejając miejsca spojeń cienkiemi paskami jedwabiu. Od dołu do dwóch odnośnych żeberek i dźwigarów na środku skrzydła przyklejone są dwie deseczki—suwaki, które powinny ciasno obejmować kadłub. Dla wzmocnienia tej części skrzydła pomiędzy przednią krawędzią, a drugim dźwigarem, umieszczona jest odpowiednich rozmiarów deseczka, przylegająca zgóry na płask do kadłuba. Skrzydła stanowią osobną całość i przymocowane są do kadłuba zapomocą czterech szpilek, suwaki przypięte są szpilkami do podłużnic kadłuba. Poza tem skrzydła przymocowane są jeszcze do kadłuba dwiema płaskiemi gumkami, które zaczepione są o suwaki. Szkielet skrzydła przed pokryciem w razie skrzywienia lub zwichrowania wyrównuje się nad parą.

Statecznik poziomy wykonany jest podobnie jak i skrzydła. W środkowym żeberku poza dźwigarem, znajduje się otwór dla umocowania statecznika na bolcu bambusowym. Bolec bambusowy wystaje ze statecznika pionowego i obsadzony jest w kadłubie. Miejsce, w którem znajduje się otwór w żeberku, zabezpieczone jest z obydwóch stron cienką dyktą. Przednia krawędź statecznika poziomego umieszczona jest w dwóch uchwytach wygiętych z blachy aluminjowej i przymocowanych do kadłuba. Położenie statecznika może być łatwo zmienione, przesuwając go na bolcu.

Statecznik pionowy składa się jakoby z dwóch części, gdyż środkowy dźwigar jest podwójny i połączony ze sobą dwiema b. cienkiemi blaszkami mosiężnemi, odgrywającemi rolę zawiasów. Statecznik posiada trzy wystające bolce bambusowe, które obsadzone są w otworach, znajdujących się w kadłubie.

W stateczniku poziomym żeberka, przednia krawędź i dźwigar wykonane są z balsy, a tylnia krawędź z bambusu. Zaś w stateczniku pionowym żeberka i dźwigary wykonane są z balsy, natomiast wszystkie krawędzie z bambusu.

Kadłub modelu jest całkowicie zbudowany z balsy. Cztery podłużnice połączone są ze sobą szeregiem poprzeczek; poprzeczki są wprost przyklejone do podłużnic, a miejsca spojeń dodatkowo z zewnątrz oklejone paskami cienkiego jedwabiu. Podłużnice przed połączeniem ich z poprzeczkami, muszą być odpowiednio wygięte; wygina się nad parą jednocześnie dwie podłużnice górne lub dolne, spinając je ze sobą szpilkami. Przód kadłuba jest zakończony ramką, wyciętą z cienkiej klejonki (1 mm. grub.) i dla wzmocnienia z czterech stron wpasowane są pomiędzy podłużnice odpowiedniego kształtu deseczki z balsy. Śmigło obsadzone jest w t. zw. grzybku; grzybek wykonany jest z balsy i wzmocniony ramką z cienkiej klejonki, poza tem oklejony jest cały jedwabiem. Na samym przodzie grzybka obsadzona jest krótka rurka, stanowiąca łożysko dla haczyka od śmigła. Kadłub z tyłu zakończony jest poprzeczną rurką aluminjową, wpasowaną w odpowiednio wycięty bloczek z balsy, przyklejony do czterech podłużnic. Stalowy haczyk od gumy zaczepiony jest o rurkę aluminjową i ulokowany w rowku bloczka. Od dołu kadłub do pierwszej poprzeczki niema pokrycia, co pozwala na łatwe nakręcenie gumy zapomoca maszynki.

Podwozie składa się z dwóch goleni, wykonanych z petyku i balsy, sklejonych razem i opiłowanych na kształt kroplowy. Poza tem, golenie oklejone są dodatkowo cienkim jedwabiem. Kółka obsadzone są zapomocą gwoździków na dwóch ośkach bambusowych, skrzyżowanych ze sobą i przymocowanych do goleni podwozia. Górne końce goleni przytwierdzone są do okrągłego bolca bambusowego, umieszczonego w rurce aluminjowej, ulokowanej na dolnych podłużnicach kadłuba. Wszystkie połączenia podwozia przy sklejaniu należy jeszcze wiązać nitką jedwabną. Przednia część podwozia, a właściwie golenie, przymocowane są do odpowiednio wygiętego drutu stalowego, który, usztywniając podwozie, jednocześnie odgrywa rolę amortyzatora. Drut stalowy, stanowiący tylne golenie umieszczony jest w uchwytach wygiętych z blachy aluminjowej i przymocowanych do kadłuba.

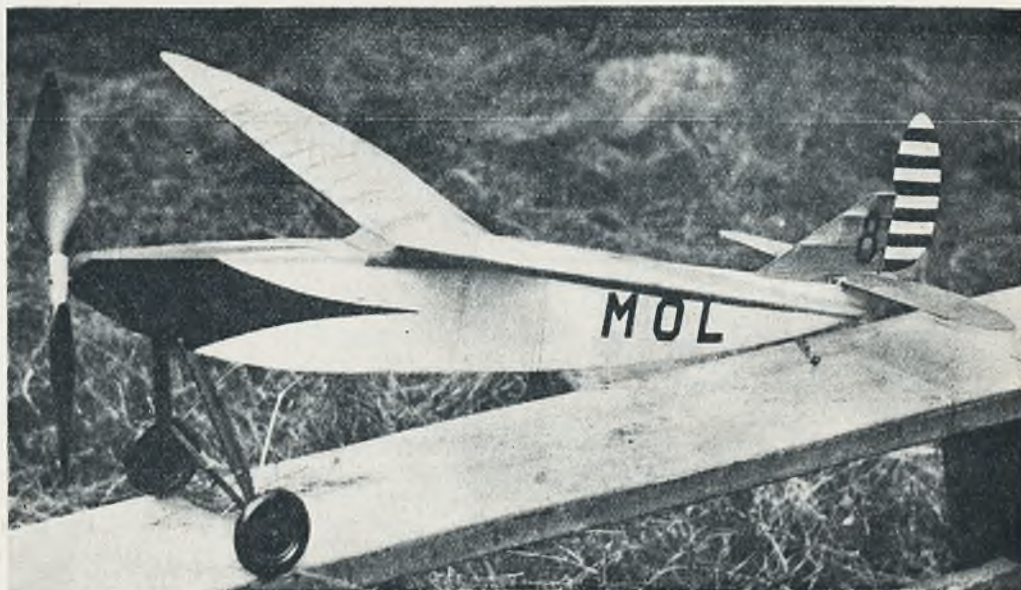
Przy końcu kadłuba znajduje się tylna płoza, zaopatrzona w małe kółeczko. Płoza ta wykonana jest z bambusu i balsy, kółeczko zaś umieszczone jest na odpowiednio wygiętym druciku, przymocowanym do bambusowej części płozy.

Wszystkie części modelu klejone są Certusem.

Cały model pokryty jest papierem japońskim i powleczony cellonem. Aby otrzymać gładką powierzchnię, należy każdą część płaszczyzny pokrywać osobnym kawałkiem papieru, jak np. kadłub winien być oklejony czterema kawałkami papieru, t. j. każdy bok oddzielnie. W podobny sposób pokrywa się skrzydła i ogon.

Model ten posiada jeszcze i tę zaletę, że może być łatwo demontowany, odejmując skrzydła, stateczniki, śmigło wraz z grzybkiem i częściowo podwozie, kładąc je wzdłuż kadłuba po wysunięciu stalowych drutów z uchwytów aluminjowych.

Model da tylko wówczas dobre rezultaty, o ile będzie równo i dokładnie wykonany, poza tem nie może być przekroczona jego waga ponad 135 gr. Środek ciężkości modelu wypada mniej więcej na 35% szerokości skrzydła, licząc od przedniej krawędzi. Kąt ustawienia skrzydła ściśle według planu. Śmigło wykonane jest z drzewa olszowego, o skoku 39 cm. i obracane jest przez 7 nitek gumowych, przekr. 1×6 mm. O ile zajdzie potrzeba, należy gumy dodać.



Model 8 — MOL, gotowy do lotu.

AD ASTRA

Obawa zapalenia opon mózgowych, zdaje się, minęła. Nareszcie pozwolili wstać. Ale i tak doktór powiedział: zaraz po wigilji znów do łóżka. I żadnych wrażeń. Żadnych książek, pobudzających fantazję. Pomarańcze, figi, daktyle — owszem. Tylu chłopców cieszyłoby się na miejscu Jędrka. Łatwo tu powiedzieć „żadnych wrażeń", kiedy ciocia przywiozła piękne ułańskie czako, a wujek Paweł przysłał śliczny model. Podobno jest to najnowszy model samolotu rakietowego. Na kadłubie, oprócz znaków rejestracyjnych, ma napis „ad astra" (do gwiazd). Czemu wuj Paweł sam nie przyjechał. I nawet nie napisał. To przecie brat mamusi. Tatuś wysłał konie na stację. Michał wrócił i powiedział, że pan dyrektor nie przyjechał.

Jędrek nie lubi, kiedy do wujka mówią „pan dyrektor", albo „pan inżynier". Przecie wujek jest pan porucznik. Coprawda, już dawno nie jest w wojsku, ale ma Virtuti Militari i polową odznakę pilota. I w razie wojny pójdzie wojować. Lepiej by było, gdyby wujek przyjechał, zamiast tych dwóch cioć, co nie chcą, by Jędrek był lotnikiem. Chce być lotnikiem, jak wuj Paweł. Ale sławnym, bardzo sławnym. Jak Żwirko, jak Bajan, jak Skarżyński.

Ciocie zawsze mówią:

— Pamiętaj, jak będziesz latał, to się zabijesz.

Jędrek tłumaczy, że będzie latał i nie zabije się. Mało nie płacze ze złości.

Raz przyszedł w sukurs wuj Paweł. (Jędrek pamięta każde słowo i to, że ciocie były złe, a mamusia się śmiała).

— A czytałaś (do cioci Zosi), że kolejka w Muchałapkach przejechała syna dróżnika? Pamiętaj (do niego, do Jędrka), nigdy nie bądź synem dróżnika.

— A słyszałaś (do cioci Jadzi), że pułkownik Hoho-Moto zrobił sobie harakiri? Pamiętaj (znów do Jędrka), nie bądź nigdy japońskim pułkownikiem.

— I to sobie zapamiętaj, byś nigdy nie został doktorem i nie kładł się do łóżka. Sam znałem takiego doktora, co położył się do łóżka i umarł.

Jędrkowi koniecznie zachciało się wypuścić model samolotu w świat. Taki cudny, wygląda zupełnie, jak prawdziwy. — musi lecieć.

Jędrek pamiętał, jak wuj Paweł powiedział: „Znam sekret szczęścia. Polega on na odpowiedniem wmontowaniu lornetki do oka. Gdy widzę coś ładnego i miłego, lornetka moja wyolbrzymia to, gdy widzę coś brzydkiego — zmniejsza. Dlatego świat mój jest ładny".

Jędrek myśli: a gdyby tak wziąć lornetkę, wyolbrzymić samolot i polecieć samemu... hen, daleko, aż do gwiazd. Tam, gdzie jeszcze nikt nie poleciał. Polecieć i wrócić. Albo i nie wrócić. Wszystko jedno. Otworzył okno. Powiało świeżem, mroźnem powietrzem. Boże, gdyby mamusia, albo doktór zobaczyli! Szybko nakręcił model. Puścił. Lecz widać zapomniał ustawić stery, bo „ad astra" łagodną spiralą poszła w dół. Trzeba ją puścić jeszcze raz.

Jędrek przerzucił nogi przez okno, potem uwiesił się rękami za parapet i skoczył w miękki, biały śnieg.

Zaczął szukać modelu. Szukał pod oknami, szedł o parę kroków naprzód, ale samolociku nie było. Było zimno, ale Jędrek nie czuł tego.

Gdzie samolot?...

„Święty Antoni Padewski, spraw, by moja „ad astra"...

I nagle ujrzał. Stał na kartoflisku, zaraz za topolami. Był znacznie dalej, niż się z początku zdawało ale za to dziwnie wyolbrzymiał. Śmigło jeszcze się obracało.

Jędrek zaczął biec ku swojej zgubie.

„Ad astra!", „ad astra!" — wołał.

— Tatuś mówi, że cudów nie bywa, a przecież to — przemknęło Jędrkowi przez główkę.

Wgramolił się do kabiny. Była oświetlona. Nogami wyrównał stery kierunkowe, drążek sterowy ustawił pionowo, poruszył dla sprawdzenia sterami i popatrzył na tablicę zegarów. To — licznik obrotów, to — zegar benzynowy, to ciśnienie oliwy, to — — cóż to takiego? Jakieś dźwignie i strzałki, z lewej strony napisano „silnik", z drugiej „rakieta". Przestawił strzałkę na prawo i gwałtownie szarpnął rączką „gaz".

Coś zaskoczyło, trzasnęło, kaszlnęło i rozległ się szereg wybuchów, które nagle umilkły. Jędrek nie wiedział, że stało się to dlatego, że leciał szybciej, niż dźwięk i dlatego nie słyszał hałasu.

Spoczątku było bardzo zimno, trwało to jednak zaledwie parę sekund.

Wiatr, który spoczątku tłukł o szyby kabiny, z łoskotem halnego też nagle zcichł. Dookoła była granatowo-czarna noc. W niej, niby w oceanie rozlanego atramentu, pływały różnej wielkości złote dynie, pomarańcze i orzechy.

Jędrek domyślił się, że to są gwiazdy.

Przed nim, trochę w prawo, błyszczała największa z nich i olbrzymiała z zastraszającą szybkością. Jak się nazywa? Wszystko jedno! Pewnie nie nazywa się wcale, nazwą ją imieniem Jędrka. Będzie sławny. Sławniejszy, niż Blériot, kiedy przeleciał la Manche, niż płk. Lindbergh. Będzie...

Naraz Jędrek zauważył, że przeleci mimo gwiazdy. Zaczął szarpać za stery, ale przypomniał sobie, że w przestrzeni międzyplanetarnej stery nic nie mają do gadania. Wyłączył silnik, ale to w niczem nie zmieniło szybkości lotu.

Zegary nie działały. Nie wiedział ile kilometrów przebywa, rozumiał tylko, że to są odległości, których liczby ani wypowiedzieć ani napisać nie potrafiłby.

Czas też przestał istnieć. Pojął Jędrek, że tu żadne ziemskie obliczenia nie mają wartości, że mijają jakieś chwile, które tam, na ziem pewnie są latami, a może wiekami. Na ziemi... Obejrzał się. Zobaczył wprost za sobą niedużą, świecącą kulkę, a dokoła wiele małych, złotych punkcików. Domyślał się, że to słońce. Było to ziemskie słońce.

Jędrek czuł, że zaczął się lot „w nieskończoność".

Potem wszystkie światełka zostawione z tyłu jedno po drugiem gasły, a zato przed nim zaczęło jaśnieć. Jędrek zrozumiał, że leci do Boga. Przypomniał sobie dom i choinkę, ale nie żałował, że zostały tam, daleko. Nie wiedział, czy żyje, czy umarł, ale było to mu właściwie wszystko jedno.

Jakąś dziwną radość i spokój miał w sercu. I poczucie jakiejś wielkiej, głębokiej szczęśliwości. Teraz rozumiał całą nicość tego, co na ziemi nazywają „szczęściem". Zrozumiał, że prawdziwa szczęśliwość jest właśnie tam, gdzie niema czasu, ani przestrzeni, ani śmierci, ani smutku, ani łez.

Tam, gdzie jest Ten, co rządzi światem i ten świat, to wielkie, atramentowe morze, a w niem krocie światełek, stworzył. Ten, co ogarnia Sobą wszystkie światy i o każdym z nich pamięta i każdy z nich kocha, bo sam jest Miłością Największą.

* * *

Jędrek wie, że widział Boga. Wie, że był w Niebie, u stóp Najświętszej Panienki, która mu kazała wrócić jeszcze raz na ziemię na prośby mamusi.

Bo mamusia Jędrka bardzo o to prosiła Mamusię Pana Boga.

Jędrek wie napewno, że musiał wrócić na ziemię, że musiał opowiadać, co widział i wie, że jak dorośnie, wymyśli taki samolot, na którym będzie latał do gwiazd.

* * *

Pan profesor mówi, że to niemożliwe. Pan profesor jest bardzo mądry, ale i wujek Paweł jest mądry, a mówi, że niema rzeczy niemożliwych, przy pomocy i z woli Boga. Wujek Paweł jest bardzo mądry.

Przecie, gdyby nie był mądry, nie byłby naczelnym konstruktorem w fabryce samolotów i gazety nie pisałyby o nim „Nasza sława".

* * *

A z wujem Pawłem, to też było, jak w bajce.

Przyleciał na samą wigilie swoim własnym R. W. D. i gdy wyszedł z samolotu, znalazł Jędrka zmarzniętego.

Jędrek tego nie pamięta, bo odzyskał przytomność dopiero w styczniu.

Nie, to nie było w tym roku.

Czy Jędrek jest zdrów? Tak. I uczy się dobrze. I nawet prosił, by naszym czytelnikom złożyć życzenia wesołych świąt.

I jest pewien, że wybuduje samolot.

J. b.



Postęp prac O.P.L.G. w 1934 r.

Są dziedziny w życiu społecznem, które pochłaniają olbrzymi wysiłek licznych i ofiarnych pracowników, które wymagają wielkiego zasobu energji i oddania ze strony fachowego kierownictwa a nie dają przytem efektownych dla oka rezultatów.

Do tego rodzaju mrówczej i cichej pracy należy przygotowanie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Teren działalności olbrzymi, bo obejmujący całe Państwo, trudności, z jakiemi spotyka się działalność oplg. w społeczeństwie, zanikające wprawdzie stopniowo, są jednakże i dzisiaj jeszcze poważne, techniczna strona





nadzwyczaj odpowiedzialna i nie zawsze nadająca się do szerokiej popularyzacji. Te trzy przyczyny, oraz szereg innych, sprawiają, że ogół społeczeństwa nie zawsze może sobie zdawać jasno sprawę z aktualnych postępów, dokonywujących się w dziedzinie przygotowania oplg., ponieważ brak jest tutaj wszelkich rekordów jednostkowych, któreby przypominały społeczeństwu o stałej i wytężonej pracy. Ani wyszkolenie ludności w sposobach obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, ani techniczne przygotowanie środków, zabezpieczających jej życie i mienie, nie dają zbyt dużo sposobności do zdobycia szerokiej popularności.

Dlatego też należy pod koniec roku przypomnieć o wynikach pracy w oplg. i przedstawić w streszczeniu najważniejsze jej odcinki. Nie można opisywać w artykule przebiegu wszystkich prac,



związanych z oplg. w terenie. Ograniczamy się więc do podania działalności Zarządu Głównego L. O. P. P. i wymieniamy te dziedziny, które w pierwszym rzędzie zasługują na uwagę społeczeństwa i powinny znaleźć jak najszersze zainteresowanie i zrozumienie.

W pierwszym rzędzie rozpatrzymy postępy, dokonane w dziedzinie wyszkolenia, które stwarza podstawę do przygotowania obrony. W roku 1934 zapoczątkowano na dużą skalę system szkolenia obozowego, który dał nadzwyczaj korzystne wyniki. Zorganizowano i przeprowadzono w czasie od czerwca do września szereg obozów oplg. Każdy obóz trwał kilka tygodni i obejmował szkolenie szeregu służb obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, jak służby obs.-meld., służby odkażającej, służby ratowniczo-sanitarnej i innych. Wojskowa dyscyplina, współpraca licznych fachowców oraz dobrze wybrane warunki terenowe, pozwoliły na uzyskanie wyników, nieosiągalnych w innych warunkach oraz na poczynienie licznych ważnych spostrzeżeń. Tegoroczne wyniki pracy obozowej będą podstawą do organizowania obozów w roku przyszłym, w których, podobnie jak w roku bieżącym, wezmą udział wszystkie Okręgi Wojewódzkie L. O. P. P.

Drugą nowością w dziedzinie wyszkolenia oplg. jest wykonanie dwóch filmów szkolnych i zarazem propagandowych. Jeden pod tytułem „Posterunki obserwacyjno - meldunkowe", przedstawia wszystkie czynności powołanych do pełnienia służby obs.-meld. od chwili obwieszczenia pogotowia przeciwlotniczego po przez czynności, związane z urządzeniem posterunku, do pełnienia normalnej służby włącznie. Drugi film nosi nazwę „Drużyny odkażające" i podaje szczegółowo wszystkie fazy zbiórki i wyruszenia drużyny, oraz pracy odkażającej w terenie. Tak w jednym, jak i w drugim





Głównego L. O. P. P. ułatwiła opracowanie aparatu, przewyższającego swą wartością wyroby zagraniczne.

Do najdonioślejszych prac, przeprowadzonych przez Zarząd LOPP, w bieżącym roku, należy bezwzględnie zaliczyć wybudowanie i urządzenie licznych schronów wzorowych, rozsianych na terenie całego Państwa. W ten sposób po raz pierwszy udostępnione zostały najnowsze zdobycze techniki obrony zbiorowej szerokim rzeszom społeczeństwa, które mogą się nareszcie praktycznie zapoznać z istotą, wyglądem i działaniem schronów, ich wentylacją oraz urządzeniem. Pomijając znaczenie dydaktyczne, wysoka wartość tego rodzaju urządzeń polega na praktycznem przeciwdziałaniu szerzonej często propagandzie grozy. Przez pokazanie ludności istniejących właściwych urządzeń ochronnych, wpojone zostaje przekonanie o praktycznej realizacji skutecznej obrony przeciwgazowej na czas wojny.



filmie przedstawiony jest sprzęt oplg. i właściwy sposób jego użycia, co niewątpliwie odda duże usługi przy prowadzeniu szkolenia. Jakie znaczenie posiadają te pierwsze 300-metrowe filmy wyszkoleniowe oplg., można poznać po zainteresowaniu się nimi zagranicy. Dodamy, że są to filmy dźwiękowe, które rozpowszechniają jednocześnie ustaloną terminologię sprzętu oraz rozkazów i możemy tylko życzyć sobie jak najlepszego rozwinięcia tego działu wyszkolenia i popularyzacji.

Normalna praca wyszkoleniowa Zarządu Głównego L. O. P. P. w 1934 roku wyraża się przeprowadzeniem kilku kursów oplg I-ej kategorji i kursu inspektorskiego oplg. Programy wykładów na powyższych kursach zostały dostosowane do stale wzrastających zadań oplg. i obejmowały między innemi nowe przedmioty, odgrywające poważną rolę w nowoczesnej oplg. biernej, jak np. budownictwo w oplg., wykłady i ćwiczenia ze służby alarmowo-rejestracyjnej i t. p.

Na drugim ważnym odcinku, a mianowicie na polu technicznego przygotowania obrony, możemy zanotować niemniej doniosłe postępy. Na pierwszem miejscu należy wymienić prawie całkowite wyrugowanie sprzętu przeciwgazowego zagranicznego, stosowanego do tej pory w wielu zakładach przemysłowych dla obrony pracowników podczas normalnej produkcji. Dzięki współdziałaniu L. O. P. P., polska produkcja pochłaniaczy przemysłowych może już dzisiaj w większości wypadków zaspokoić rynek krajowy wyrobami przemysłu rodzimego. W przygotowaniu znajduje się dalsze rozszerzenie produkcji na aparaty tlenowe, które do tej pory są sprowadzane prawie wyłącznie z zagranicy. I tutaj współpraca Zarządu





Tyle o kilku najważniejszych wynikach w dziedzinie oplg. Pozostałoby jeszcze wiele spraw z dziedziny organizacji i techniki, jak np. ujednostajnienie konserwacji i magazynowania sprzętu oplg., kontrola zaopatrzenia, stałe inspekcje i t. d. Jednak dotychczasowe wyliczenie powinno dać już pewien obraz postępu, dokonanego w roku 1934. Prace, tutaj wymienione, obejmują zagadnienia oplg., które znalazły prawną podstawę w ustawie o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej, uchwalonej w marcu, a ogłoszonej we wrześniu bieżącego roku. Ustawa, która jeszcze nie została zaopatrzona przepisami wykonawczemi, niewątpliwie przyśpieszy tempo realizacji zagadnień oplg. i jednocześnie rozszerzy ich zakres.



Moje loty balonowe

WŁADYSŁAW POMASKI

por. pil. balonowy

Po ukończeniu szkoły Obserwatorów Balonowych w Toruniu dążeniem mym było jak najszybciej wykonać warunki na pilota balonów i możliwie sterowych.

Pierwszy lot na balonie wolnym wykonałem jesienią 1923 r. z Poznania na balonie pojemności 750 m³ napełnionym gazem świetlnym z pil. kpt. Marjanem Farjaszewskim. Balon napełniono gazem obok gazowni na placyku nad rzeką Wartą obok mostu. Gaz o słabej sile podnośnej mógł nas unieść bez wleczki zaledwie z 2 workami balastu. Lot trwał 6 godzin, z tego 4 nad chmurami. Lądowanie z wysokości 2.400 m bez balastu więcej niż kawalerskie. Ślad po nim noszę na palcach lewej dłoni do dnia dzisiejszego.

Po locie pikowym, poszły inne, które ciągnęły mnie podobnie, jak myśliwego polowanie, jak rybaka widok wody. Dążeniem moim było opanować technikę lotnictwa do tego stopnia, by być właściwym kierowcą balonu, nie pasażerem na falach wiatrów.

W 1926 roku staję pierwszy raz do zawodów o puhar pułk. Wańkowicza, w towarzystwie por. Nowickiego Stefana, starego pilota, który zgodę na lot warunkuje prawem prowadzenia balonu.

Wkrótce po starcie wpadliśmy w chmury śnieżne, które wpłynęły na długotrwałość naszego lotu. Lądowaliśmy w kłopotach zajmując pierwsze miejsce od Warszawy, czyli ostatnie w klasyfikacji.

W tych latach uzyskanie możności odbycia lotu na balonie wolnym było bardzo trudne z powodu dużej ceny za m³ wodoru i dużej ilości kandydatów, wobec czego mogłem w latach od 1923 do 1930 wykonać zaledwie 6 lotów.

Los sprawił, że w zawodach krajowych 1930 r. brałem udział jako pilot balonu „Warszawa", towarzyszem mym był por. Zakrzewski Jan. Z powodu panujących niskich chmur, orjentacja była bardzo trudna, o konieczności lądowania w granicach państwa zmuszała do kilkakrotnego obniżania lotu w celach orjentacji. Lądowaliśmy za Wilnem z zegarkiem i ołówkiem w ręku w odległości 5 km od granicy Litwy-Kowieńskiej, uzyskując najdalszą odległość w granicach Państwa a tymsamym I miejsce w ogólnej klasyfikacji.

W zawodach 1931 roku brało udział 5 balonów pojemności 750 m³, 2 balony pojemności 1.200 m³ i jeden pojemności 400 m³. W losowaniu otrzymałem do dyspozycji balon „Kraków", przeznaczony poprzednio do wybrakowania, za towarzysza wybrałem sobie por. Stenela Antoniego.

Wiatry północno-zachodnie skierowały nasz lot na Lublin. Na początku lotu miałem przed sobą 4 balony. O godzinie 15-ej wyprzedził nas balon „Warszawa", pilotowany przez por. Janusza.

O zachodzie słońca, wyzyskując górne wiatry, wyprzedzam swych towarzyszy. Ląduję w czasie burzy gradowo-śnieżnej, która rzuciła mój balon z 300 m do wysokości 1.200 m i z powrotem o ziemię.

Burza ta, podobnie zmusiła do lądowania wszystkie balony będące w okolicy. Ponieważ byłem na przedzie, utrzymuję puhar pułk. Wańkowicza na następny rok.

Marzeniem mem było wziąć udział w zawodach międzynarodowych, by móc zmierzyć się w zawodach powietrznych z sławnymi pilotami balonowymi Europy.

Gdy w roku 1932 był poruszony projekt udziału balonów polskich w zawodach o puhar Gordon-Bennett'a z zainteresowaniem śledziłem przebieg załatwienia sprawy. Niezmiernie byłem zadowolny, gdym otrzymał zawiadomienie od adjutanta 2 Batalionu Balonowego, iż zaszczyt reprezentowania barw Polskich spotkał por. Hynka, Burzyńskiego Janusza i mnie. Otrzymałem prawo prowadzenia balonu „Polonja", jako pilot.

Do dnia wyznaczenia mię na pilota „Polonji", miałem poza sobą odbytych zaledwie 11 lotów. Z por. Januszem jeszcze nigdy w koszu razem nie byłem. Otrzymaliśmy polecenie odbycia wspólnego treningu. Zezwolenie uzyskaliśmy odbywając 5 lotów z Torunia i 2 z Warszawy, lądując w różnych okolicach Polski.

Podróż z Warszawy do Bazylei odbyliśmy przez Berlin, z czego korzystając z kol. Januszem zatrzymujemy się jeden dzień w Berlinie dla kupna map i zwiedzenia miasta. W Szwajcarji poza Bazyleją zwiedziliśmy Bern.

Po wystartowaniu z Bazylei, jako trzeci między balonem francuskim L'Avanture, a belgijskim Belgica, poszybowaliśmy w stronę granicy Polski. (Nadciągające chmury i burze wywołują trzaski w naszym aparacie odbiorczym).

Po przejściu nad Czarnym Lasem i miastami Wilinger, Ulm Mertinger i przekroczeniu Dunajca o godzinie 23 na wysokości 2.300 m por. Janusz jako bardziej zmęczony układa się pierwszy do snu. Na stanowisku pozostaję do godz. 4.10, przelatując obok miasta Böhmer-Wald i omijając od południa Pragę. O godzinie 4.10 budzę por. Janusza i po odebraniu wspólnie komunikatu przez radio z Warszawy o godz. 4.50 kładę się spać — czuwa por. Janusz. Jak długo spałem nie wiem. Budzę się i wyczuwam pewne ruchy kosza balonu. Świta. Wyglądam za burtę kosza i pod sobą w odległości 200 m widzę równinę pokrytą lasem. Pada mały deszcz.

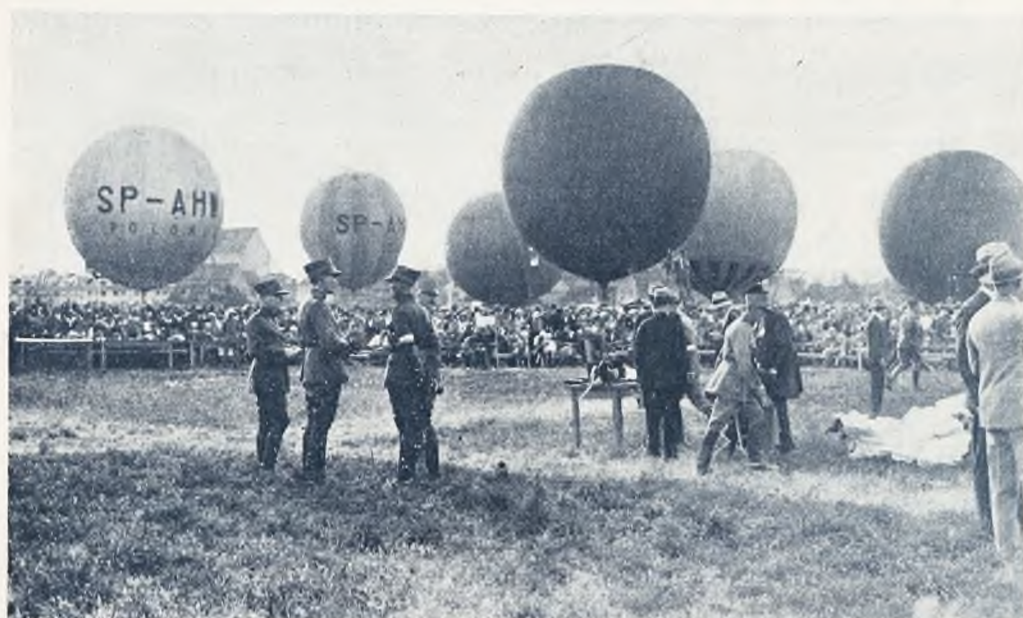
Według orjentacji jesteśmy jeszcze w Czechach. Między chmurami na jasnem tle nieba por. Janusz pokazuje mi daleko przed nami 5 małych kuleczek, są to balony naszych współzawodników.

Widok ten wystarcza, żeby raz na zawsze zapomnieć o znużeniu i śnie. Jesteśmy zrównoważeni nisko posiadając jeszcze 400 kg balastu. Ponieważ z praktyki wiem iż słońce wschodzące może podnieść nas dość wysoko, postanawiamy oszczędzać balast i lot wykonać możliwie pod chmurami.

Tymczasem chmury przewalając się przez grzbiety górskie wytwarzają prądy. Musimy wznieść się wyżej, by uniknąć zderzenia z ziemią Padający w górnych warstwach śnieg obciąża balon, wobec czego schodzimy ponownie niżej. Tu z powodu ciepła śnieg taje i balon odciążony znowu wznosi się do strefy chmur śnieżnych; każ-



Start balonu „Polonja".



„Gordon-Bennett" w Bazylei r. 1932.

de podniesienie i opuszczenie się balonu kosztuje nas sporo balastu.

Wyliczam, iż w tych warunkach daleko nie polecę, a w żadnym wypadku nie będę mógł doczekać się następnej nocy. Mając dane meteorologiczne, że na wyższych wysokościach mam szybsze wiatry, bo dochodzące do szybkości 75 km/godz., postanawiam wznieść balon nad chmury.

Dochodzę do wysokości 5.000 m, lecz warstwa chmur jeszcze nie przebyta. Badam aparaty tlenowe i o zgrozo, w jednym pęka bezpiecznik, przez drugi wskutek zanieczyszczenia wąskich przewodów gaz zupełnie nie przechodzi. Postanawiam, iż będziemy korzystać z tlenu pobieranego bezpośrednio z butli (ciśnienie 125 atm.), odpowiednio regulując otwarcie zaworu.

Dręczy mnie również myśl, co jest z aparatami naszych kolegów, gdyż wiem, że por. Burzyński już na wysokości około 3.500 m potrzebuje tlenu Lecz trzeba działać co można. Na wysokości 5.500 m ujrzeliśmy słońce. Zrównoważenia jednak nad samą warstwą chmur nie udało się nam z powodu nierówności powierzchni takowych. Jeszcze raz na chwilę zanurzyliśmy się w chmury i po wyrzuceniu 3 worków balastu wypłynęliśmy na powierzchnię.

Promienie słoneczne stopniowo ogrzewają gaz w powłoce i powoli otrzymujemy wysokość 6.000 m, następnie 6.500 i dochodzimy do wysokości 7.350 m.

Z balastu pozostało nam zaledwie 4 worki i żywność. Posiadam butle tlenowe, lecz wyrzucić ich z tej wysokości nie mogę. Korzystamy z tlenu bezpośrednio z butli. Regulowanie zaworem jest dość trudne, gdyż musimy zwracać uwagę, by tlenu wystarczyło nam na możliwie długie godziny.

Musimy również zwracać wzajemnie na siebie uwagę. Oczodoły, wargi paznokcie rąk są czarne. Zimna wielkiego nie odczuwamy, gdyż pomimo dużej wysokości, jesteśmy pod obserwacją słoneczną i promienie łagodzą działanie mrozu.

Celem naszym jest utrzymanie balonu na danej wysokości bez zerwania równowagi w dół i górę. Przy worku z piaskiem zmieniamy się często, starając się wykonywać możliwie najmniej ruchów. Obie ręce zajęliśmy trzymaniem żelaznej butli przy ustach, względnie przewodu gumowego.

Wychodzący z balonu gaz świetlny daje o sobie znać naszym zmysłom powonienia. Ból głowy zwiększa się stopniowo ruchy są coraz bardziej ociężałe. W pewnym momencie obserwuję, jak por. Janusz po kilku szybkich pociągnięciach tlenu z butli, przymyka lekko oczy, a ręce przytrzymujące butlę powoli odchylają się, oddalając otwór butli od ust. Wiedząc z literatury, co to znaczy, chwytam kolegę za ramię i silniejszem wstrząśnieniem przyprowadzam go do przytomności. Silniejsze otwarcie zaworu daje większą dawkę tlenu i wzrok wyjaśnia się.

Innym razem czuję, jak pomimo mej woli, rurka gumowa, którą doprowadzałem tlen z butli do ust wysuwa się z mych ust i pada na ławkę, głos kolegi przyprowadza mię do przytomności.

Godziny lecą, lecz w tych warunkach bardzo powoli.

Gdzie okiem sięgnąć mogę, widzę tylko grzbiety chmur kłębiastych, tworzących różne fantastyczne scenki. Nad balonem ciemno-niebieska przestrzeń niezmierzonych rozmiarów z gwiazdą słoneczną.

Jakkolwiek często rozglądamy się wokoło, nigdzie nie możemy doirzeć żadnego balonu swych towarzyszy. W tym czasie byli ukryci w chmurach.

Ponieważ posuwamy się szybciej od chmur będących pod nami, odnosimy wrażenie, iż chmury posuwają się w kierunku zachodnim.

Nasuwa się myśl niepewności i należałoby sprawdzić dokładnie nasz kierunek lotu.

Wypatrując balonów — wypatruję również okien w chmurach. Około godziny 13 ujrzałem ziemię, choć na krótko. Skrzyżowanie dróg ułatwiło nam określenie kierunku naszego lotu, który pozostał niezmieniony, a zatem możemy lecieć możliwie dłużej. Radja nie nastawiamy, gdyż nie mamy ochoty słuchać go i męczyć się nastawianiem.

O godzinie 15-ej promienie słoneczne zmniejszają swą siłę nagrzewania, co zmusza nas do intensywniejszego wyrzucania resztek balastu, który wkrótce zupełnie się wyczerpał. Zbliża się koniec naszego lotu. Ginie również zapas tlenu, który zabraliśmy z sobą, a który musieliśmy zużywać nieekonomicznie.

Na zejście z wysokości 7.500 m na ziemię pozostawiliśmy tylko butlę, wleczkę i część żywności.

Balon obniża swój lot, szybkość obniżenia zwiększa się do 4 — 5 — 6, a dochodzi nawet do 7 m na sekundę. Co będzie, gdy wejdziemy pod chmury? Pytanie to stawiam sobie w myśli.

Obserwując okno w chmurach, powstałe pod naszym balonem, widzę stałe powiększanie się jego rozmiarów. Wpadając w środek okna jesteśmy oświetleni przez promienie słoneczne do samej ziemi. Widząc pod sobą łąkę wyrzucam butlę i wleczkę. Szybkość opadania maleje. Ciepły przyziemny wiaterek podgrzewa nas i szybkość opadania zmniejsza się do 5, a następnie do 4 m/sek. Przed sobą widzę duże jezioro. Uczucie ulgi, iż nie jest to jakieś miasto z drutami o wysokiem napięciu i kominami fabrycznymi. Wyrzucam resztę butli. Szybkość nasza pozioma również maleje. Wleczka układa się na łące.

Zamykam apendyks (otwór rękawa). Balon jest zmiękły i przyjął kształt olbrzymiej gruszy.

Uderzenie kosza o wodę, lekkie pochylenie i pogrążenie w wodzie, powłoka oddaje pokłon ziemi i powoli odchyla się stając pionowo nad koszem, tworzy rodzaj żagla. Dno kosza pogrążone w wodzie na 10 — 15 cm. Powłoka popychana lekkim wiaterkiem, ciągnie kosz w kierunku wysepki na jeziorku. Wleczka służy za ster. Po ominięciu wysepki dojeżdżamy do wału na północnym brzegu jeziora i obok sieciarni rozrywam powłokę, która układa się na suchym terenie. Przemęczeni z bólem szalonym głowy, wychodzimy z kosza kompletnie wyczerpani.

Ułożyliśmy jakkolwiek sprzęt i powłokę i złożyliśmy je w sieciarni.

Byliśmy bardzo gościnnie przyjęci przez Państwa Czarkowskich, u których zabawiliśmy cały następny dzień na załatwianiu formalności — suszeniu i układaniu balonu.

Polonia zajęła wtedy 4-te miejsce. W dniu lądowania wiedzieliśmy już o 10 balonach, które lądowały na lewym brzegu Wisły.

Załoga: por. Pomaski i por. Janusz.



Ucieszyła nas bardzo wiadomość, iż koledzy nasi Hynek i Burzyński lecąc na małym balonie pojemności 1.200 m³ dolecieli do Warszawy.

Ponieważ były zarzuty, dlaczego nie wyrzuciliśmy radja i nie lecieliśmy dalej, przy okazji wyjaśniam, że będąc nad chmurami nie mogłem wyrzucać ciężkich przedmiotów i pozostawiłem je na wypadek lądowania w trudnej sytuacji. Jezioro Siemień wpłynęło na decyzję pozostawienia radja. Oderwanie balonu od ziemi, a raczej wody, nawet po wyrzuceniu radja wagi 20 kg było niemożliwe, gdyż byliśmy dnem kosza pogrążeni w wodzie.

Późniejsze badania lotów na podstawie danych meteorologicznych i sprawozdań wykazało, iż tylko cztery balony, a mianowicie polski „Gdynia", francuski „Petit Mousse", amerykański „Goodyear VIII" i hiszpański „14 de Abril", które poszły bardziej na północ, ominęły okolice burzliwe i szybkimi wiatrami były pędzone na północno-wschód.

Pozostałe balony, przechodząc nad górami, były pod działaniem prądów wstępujących i zstępujących i pod zmiennemi opadami atmosferycznemi i tylko dwa z nich, t. j. zdobywca puharu amerykański „U. S. Navy" i polski „Polonia" przedostały się na prawy brzeg Wisły.

„U. S. Navy" posiadając znacznie lżejszy sprzęt mógł zabrać dużo więcej balastu i wejść w następną noc, doczekać rana i lądował w okolicy Dugieliszek za Wilnem.

W roku 1933 w zawodach o puhar Gordon-Bennett'a udziału nie brałem, gdyż tylko jeden balon polski „Kościuszko" był wysłany do Ameryki i godnie barwy Polski zareprezentował.

W roku bieżącym wyznaczono 3 balony. Stary „Kościuszko" i dwa nowe „Polonia" i „Warszawa".

Zostałem wyznaczony na pomocnika pilota balonu „Kościuszko", którym jako pierwszy pilot jechał zeszłoroczny zwycięzca, a mój serdeczny przyjaciel kpt. Hynek, z którym razem kończyliśmy kurs obserwatorów balonowych w Toruniu.

OD 1-GO STYCZNIA 1935 ROKU

Wprowadza nasza Redakcja na szpalty „LOTU i oplg. POLSKI" inowację. Będzie nią — dodatek powieściowo-literacki.

W odcinkach podamy szereg ciekawych, a nie wydanych i nieznanych szerokiemu ogółowi wspomnień sławnych lotników i aeronautów.

Na pierwszy ogień idzie por. Pomaskiego opowiadanie z cyklu *„Moje loty balonowe"*.

Opis zwycięstwa „Kościuszki" w 22-gich zawodach o puhar im. Gordon-Bennetta p. t.

Z WIATREM — NA WSCHÓD

P R O S I M Y   W Y P E Ł N I Ć   I   W Y C I Ą Ć   I   P R Z E S Ł A Ć

LOT i oplg. POLSKI

WARSZAWA **WIERZBOWA 9**

Znaczek pocztowy

ANKIETA

Dążąc do stałej poprawy naszego pisma i do zadowolenia jaknajliczniejszej rzeszy Czytelników, ogłaszamy już drugą w tym roku ankietę:

1. Czy WPan(i) jest stałym(ą) Prenumeratorem(ką) „LOTU i oplg. POLSKI" (jeżeli tak, to od kiedy) ______

2. Ile osób czyta egzemplarz „LOTU i oplg. POLSKI" prenumerowany przez WPana(ią) ______

3. Który z działów lotnictwa lub obrony przeciwlotniczo-gazowej najbardziej WPana(ią) interesuje? ______

4. Które z dotychczasowych numerów i artykułów najbardziej się WPanu(i) podobały? ______

   a które najmniej? ______

5. Które z okładek z r. 1934 uważa WPan(i) za najlepsze? (przednia) Nr. ______, (tylna) Nr. ______.

6. Czy otrzymuje WPan(i) nasze pismo regularnie?

7. Inne uwagi, względnie reklamacje.

   a) treść, b) forma literacka, c) ilustracja, d) fotografje, e) druk, f) ekspedycja, g) i t. d. ______

XIV WYSTAWA LOTNICZA
1934 PARYŻ



JULJUSZ BAYKOWSKI

Tam, w stolicy nad Sekwaną, zamknięto w olbrzymiej klatce Grand Palais zwiezione na pokaz całemu światu przedziwne ptaki, co zrodziły się w mózgach stworzeń, które chcą latać, a własnych skrzydeł nie mają.

Wyobraź sobie, proszę, Czytelniku drogi, że przeniosłeś się tam wraz zemną, a z tą chwilą zapomniałeś, iż od dwóch do 30 minut jazdy kolejką podziemną dzieli cię zaledwie od Notre Dame, wieży Eiffla, Monparnas'u, wielkich sklepów i wszelkich innych cudów Paryża, łącznie z Cluny, Bastylią, Wersalem i... Chabanais.

Tu, patrząc na tyle i takich samolotów, możesz myśleć, że do Pińska masz np. zaledwie 6 godzin, że do śmierci lub dumy zwycięstwa mogłoby być w razie zmienionych konjunktur politycznych jeszcze bliżej, a otumanieć od poczucia wielkości umysłu i woli ludzkiej potrafiłbyś jeszcze znacznie prędzej.

Przeto w chwili, gdy będziesz kupował za 10 franków oficjalny przewodnik po wystawie, wyleję ci mały kubełek zimnej wody na rozpaloną głowę i powiem: — pamiętajmy, że zazwyczaj od chwili dokonania wynalazku do dnia jego oddania do użytku publicznego upływają czasem miesiące, a często lata. Trzeba przystosować fabryki do produkcji seryjnej, znaleźć rynki zbytu, trzeba... Trzeba pamiętać, że przy dzisiejszym pędzie wiedzy i podróżować i walczyć będziemy na typach najnowszych, a już przestarzałych. Zarówno my, jak i konkurenci nasi.

W wyścigu pracy spocząć nie wolno będzie nigdy.

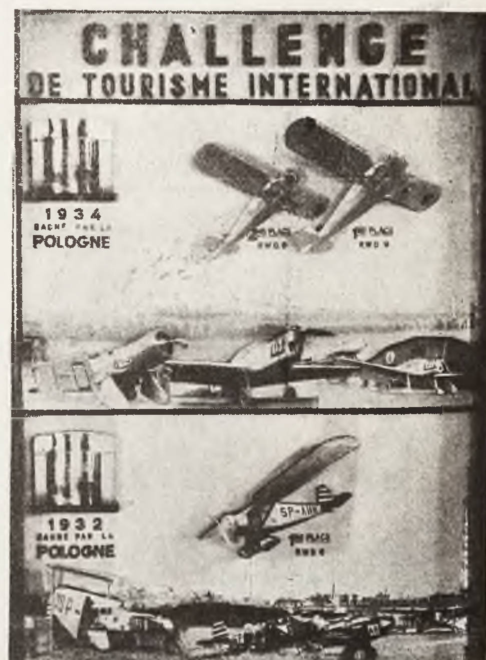
A teraz przespacerujmy się po wystawie. Narazie zostawmy w spokoju cały parter — samoloty i silniki. Przyjdziemy do nich za chwilę. Narazie wpadnijmy na pierwsze piętro i obejrzyjmy fotografje dawniejszych salonów.

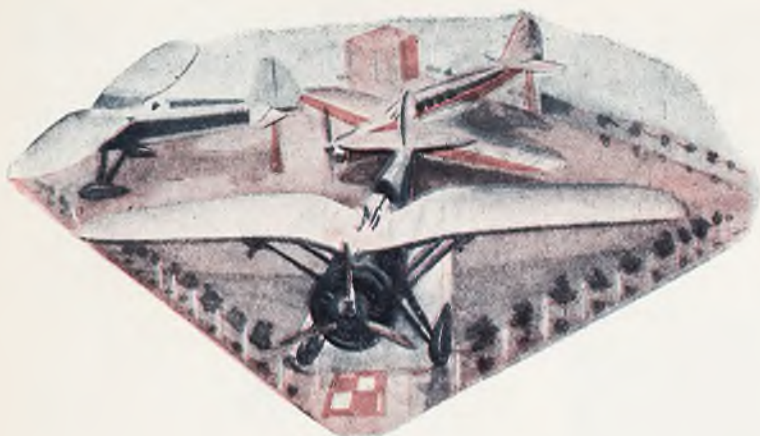
Pierwszy — lotniczo-samochodowy, rok 1905 — dużo balonów, trochę samochodów, z których dziś dzieci w kołysce pękałyby ze śmiechu. A samoloty podobne najwyżej do dzisiejszych szybowców przestarzałych typów; pocerowane, poklejone i powiązane. Z biegiem lat ilość balonów gwałtownie maleje, samolotów wzrasta. Coraz doskonalszy staje się silnik, — serce samolotu. Samochody zaczynają powoli być dodatkiem do salonu lotniczego, nie zaś, jak było przedtem, odwrotnie. Okres wojny wprowadza kilkuletnią przerwę, za to potem widać, jak szalony skok naprzód uczyniło lotnictwo. Już widać, że nie jest ono tylko miłem ucieleśnieniem marzycielskiej fantazji, lecz staje się siłą, której lekceważyć nie wolno. Równocześnie staje się już środkiem komunikacji. Dziś, po upływie szeregu lat, gdy lotnictwo wzrosło w potęgę, samoloty z pierwszego salonu powojennego (rok 1919), wydają się dla ludzi, pamiętających krwawe lata, czemś bliskiem, lecz powojenne pokolenie widzi w nich moc konstrukcyjnych śmiesznostek i nielogicznych rozwiązań. Może nawet poniekąd mają rację. Słyszałem, jak któryś z młodych pilotów mówił:

— Nie, to było jednak matolstwo, jeśli się kto zabił na takiej głupiej maszynie, przy jakiemś idjotycznem lądowaniu na lotnisku!

Gdybyśmy bezpośrednio po obejrzeniu historycznych fotografij wstąpili na chwilę do umieszczonego po przeciwnej stronie, też na pierwszem piętrze pawilonu balonowego, zobaczylibyśmy parę modeli sterowców i powłokę naszego „Kościuszki" z flagą. Zapewne jednak zwrócilibyśmy na nie mniej uwagi, niż na zbiór doskonałych obrazów i szkiców lotniczych. Żałuję, że u nas tak mało lotników maluje, albo tak mało malarzy lata. Jeżeli nawet nie jest to tak smutne, jak mi się wydaje, to jednak w państwie, gdzie sławny Rektor Akademji Sztuk Pięknych jest doskonałym typem sportsmena-lotnika, powinno się więcej rodzić malarzy nieba.

Ale dość o tem. Chodźmy na parter do samolotów. Oglądnijmy pobieżnie płatowce i silniki. Jeżeli chodzi o płatowce, to znów swoim zwyczajem obrzydziłem grafikowi „Lotu" życie, psując mu piękny fotomontaż umieszczoną na nim tabelą, charakteryzującą wystawione typy. Ściągnąłem ją z organu lotnictwa francuskiego „L'Air". W tem miejscu przepraszam Redakcję bratniego pisma, jak uprzednio chciałem przepro-





Stoisko Polskich Państwowych Zakładów Lotniczych.

sić prof. Pruszkowskiego za uwagi o aeromalarstwie, a czytelnika za wypowiadanie poglądów, wykraczających poza ramy oficjalnego sprawozdawcy.

Zwróćmy oczy ku stoiskom.

Z samolotów, wystawionych przez **Niemców**, wyróżnia się piękną linją i szybkością Heinkel HE 70. Jednosilnikowy dolnopłat—szkielet kadłuba metalowy, skrzydła drzewo i sklejka. Wspominałem już o tym typie w reportażu z Berlina („Lot" Nr. 13). Podobnie, jak Messerschmidt'y, znane nam z Challenge'u, ma podwozie chowane. Szyb-



R. W. D. 9 kpt. Bajana na wystawie w Paryżu.

kość podróżna ponad 300 klm., unosi około pół tonny ciężaru. Ciekawym samolotem jest również wielki szesnastoosobowy Junkers Ju 52/3 M. Ma trzy silniki Diselowskie, t. zn. pędzone nie benzyną, lecz paliwem ciężkiem (oleje mineralne). Przyszłość tych silników jest o tyle ciekawa, że wiemy, iż są one w użyciu niemal siedmiokrotnie tańsze, niż benzynowe.

Anglja wystawiła między innemi kilka ładnych i podobno doskonałych samolotów wojskowych, wytwórni Hawker (typ Hart i Fury), oraz uniwersalny samolot szkolny Awro 626.

Z eksponatów **Italji** budził ogromne zainteresowanie wodnosamolot Agelo, który pobił światowy rekord szybkości. (Patrz „Lot" Nr. 23), z silnikiem o fantastycznej mocy 3200 HM. Inne samoloty (Savoia — Marchetti, Magni — Valle i Breda), również ciekawe i ładne.

Czesi wystawili parę Avii różnych typów i kształtów. Tu nawiasem wspomnę, że my, Polacy, musieliśmy zwrócić uwagę, by na sprzedawanych na wystawie fotografjach sprostowano błędnie, a krzywdząco dla nas umieszczony napis: „PZL — Tchecho-Slovaquie".

Nasi sąsiedzi wschodni — **Z. S. R. R.** urządzili sobie stoiska interesujące, jako demonstracja propagandy państwowej, lecz nieujawniające z rzeczy ciekawych technicznie lub wojskowo — prawie nic. Pokazali nam rozwój linij lotniczych, umiejętnemi tablicami, a plastycznym stołem lodowym — zobrazowali akcję ratowniczą Czeluskina, wystawili również gondolę balonu stratosferycznego. Poza tem był szkielet samolotu metalowego, spawany elektrycznie.

O **naszych** eksponatach mówić nie będę dużo, choć pokazaliśmy światu kilka świetnych samolotów. Podziw budził najszybszy wojskowy myśliwski samolot świata P. Z. L. XXIV — 416 kl/godz.

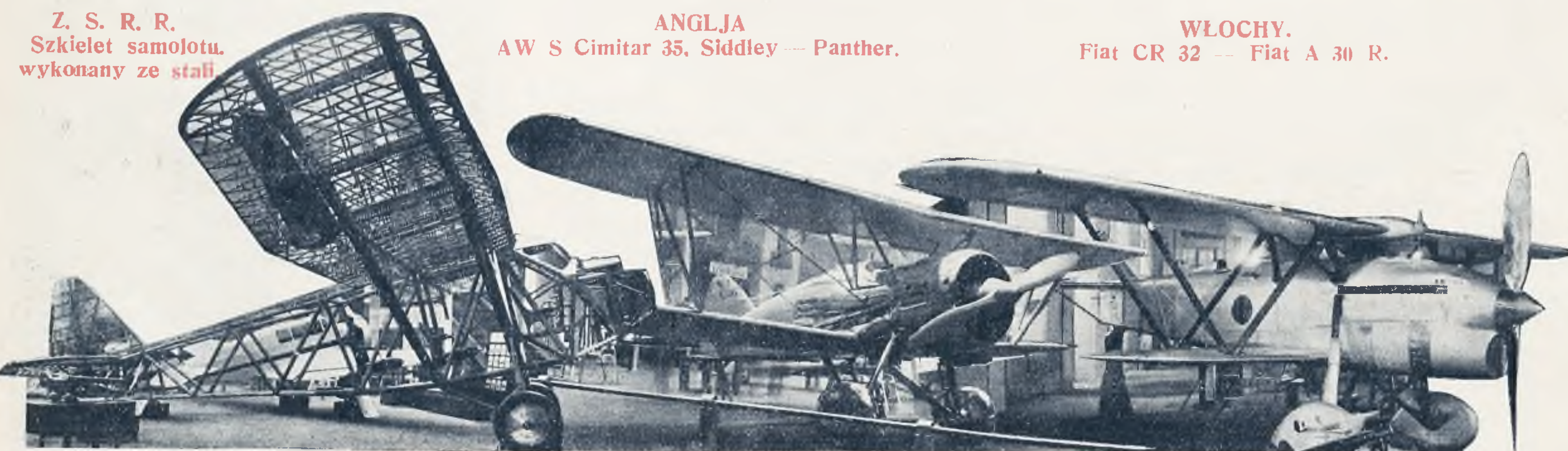
CHARAKTERYSTYKA SAMOLOTÓW WYSTAWIONYCH NA XIV SALONIE LOTNICZYM

Wytwórnia	Typ	Przeznaczenie	Il. Miejsc	Silniki			Wymiary				Waga w kg.		Szybk. km/godz.		
				Il.	Typ	Mc	Rozp.	Dł.	Wys.	Pow.	Próż.	Ład.	Maximum	Podr.	Minimum
L'Aile Volante	AV 10	Doświadczalny	2	1	Pobjoy R	85	11	3,80	1,70	34	280	480	260	200	60
Amiot	143 M	Bombowy	—	2	Hispano Suiza 12 Ybrs	1.700	24,45	18	—	100	5.000	7.250	305	—	—
A.N.F. Murcaux	180 C 2	Dwuosob.—bomb.	2	1	Hispano Suiza 12 Xbrs	650	11,38	8,28	3,66	19,56	—	1.850	380	—	104
— —	115 R 2	—	2	1	Hispano Suiza 12 Ybrs	850	15,40	10,05	—	34,9	1.590	2.500	340	—	—
— —	113 R 2	Dalekiego wywiadu	2	1	Hispano Suiza 12 Ybrs	850	15,40	10,05	3,6	34,9	—	2.507	328	—	100
Arado	69 B	Łącznikowy	2	1	Siemens SH 14 A	150	9,00	7,22	2,75	20,75	505	645	184	150	70
												805			79
Armella Senemaud	Mistral	Amfibja	4	2	Gipsy Major	260	15	10	3	25	1.250	2.000	230	180	78/80
Armstrong Whitworth	35 Scimitar	Jednoos. myśliwski	1	1	Siddeley Panther VII	690	10,06 — 8,3	7,62	3,53	24,3	1.341	1.860	400	—	—
Avia	534	Jednoos. myśliwski	1	1	Hispano Suiza 12 Ybrs	850	9,40	8,20	2,82	24	1.384	1.825	406	351	—
—	51	Komunikacyjny	6	3	Avia Rk 12	600	—	—	—	—	2.520	3.790	273	233	—
Bayerische Flugzeugwerke	M 35	Sportowy	2	1	Siemens 14 A	150	11,57	7,48	2,75	17	490	800	[illegible]	205	70
—	Me 108	Turystyczny	4	1	Hirth	250	—	—	—	—	560	1.050	310	—	60
Bloch	211 BN 4	Bombowy	—	2	Hispano Ybrs	1.700	25	20	—	77	4.500	7.500	350	320	100
Breda	27	Jednoos. myśliwski	1	..	Alfa-Romeo Mercur IV	—	10,7	7,60	3,40	—	1.260	1.790	390	—	110
Bréguet	41 M 4	Bombowy	—	2	Hispano Suiza 12 Ybrs	1.760	20,2	—	—	—	3.115	6.600	320	—	—
—	460 T	Komunikacyjny	—	2	Gnome-Rhône 14 Kdrs	1.800	20,5	14,25	6,40	56,6	—	6.800	385	—	—
Bucker	Bu 131 Jungm.	Szkolny	2	1	Hirth H.M 60 R	80	7,40	6,66	2,25	13,5	340	600	170	150	70
Caudron	C 510 Pelican	Turystyczny	4	1	Renault Bengali	140	11,82	8,49	2,25	23,77	—	1.140	185	165	70
—	C 480 Fregate	Turystyczny	3	1	Renault Bengali	140	11,9	8,18	2,12	20	—	1.050	215	185	75
—	C 600	Szkolny	2	1	Renault Bengali Junior	100	11,7	7,60	2,00	15	260	700	200	170	60
—	C 520 Simoun	Turystyczny	4	1	Renault Bengali Six	170/192	10,40	8,70	1,15	16	—	1.120	300	270	75/80
—	Coupe-Deutsch	Wyczynowy	1	1	Renault Special Six	325	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dewoitine	D 510	Jednoos. myśliwski	1	1	Hispano Suiza 12 Ybrs	860	11,0	7,90	2,70	15	—	1.830	400	—	—
Farman	F 431	Turystyczny	5	2	Renault Bengali Six	380	15,4	12	2,80	36	—	—	235/250	200/210	—
—	F 393	Turystyczny	5	1	Farman 9 EB.	190	14,1	10	3,00	40	—	—	205	175	—
—	F 403	Turystyczny	3	1	Farman 7 EC	150	11,7	8,25	2,07	21,5	—	—	230	200	—
—	F 404	Turystyczny	3	1	Renault Bengali	140	11,7	—	2,07	—	—	—	215	—	75
Fiat	CR 32	Jednoos. myśliwski	1	1	Fiat A 30 R.A	600	9,50	7,45	2,72	—	—	—	390	340	110
—	G 8	Łącznikowy	2	1	Fiat A 54	135	8,76	7,00	2,50	—	560	840	212	184	84
Fieseler	—	Turystyczny	4	1	Argus Six	—	—	—	—	—	560	1.050	—	—	—
Focke-Wulf	Stieglitz	Łącznikowy	2	1	Argus AS 8	125/135	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanriot	170	Turystyczny	3	1	Salmson Six	160	12	7,20	2,80	20	585	1.025	220	190	70
—	182	Łącznikowy	2	1	Renault Bengali	140	12	7,20	2,80	20	520	848	190	170	70
—	190	Wojskowy	2	1	Regnier	180	12	7,20	2,80	20	585	989	215	185	70
Hawker	Intermed. Fury	Jednoos. myśliwski	1	1	Rolls Royce Kestrel	640	9,15	8,15	3,12	23,5	1.390	1.650	404	370	100
Heinkel	He 70	Komunikacyjny	6	1	BMW VI	630	14,80	11,50	3,10	36,5	2.300	3.310	355	310	100
Junkers	Ju 52/3 m	Komunikacyjny	16	3	Junkers Jumo 5	1.650	29,25	18,9	5,45	—	6.800	9.500	270	250	100
Letov	S 231	Jednoos. myśliwski	1	1	Walter Mistral 14 KFS	900	13,71	9,88	3,34	39,4	—	1.900	405	—	—
Levasseur	PL 200	Wodnosamolot wywiadu	2	1	Hispano Suiza 9 Vbrs	750	—	—	—	—	—	3.500	230	—	—
Lioré et Olivier	LeO H 24-2	Wodnosamolot komun.	—	2	Gnome-Rhône 7 Kd	700	28	18	6	—	6.500	9.000	235	220	80/90
—	—	Autożyro	2	1	Siddeley Genet	140	11,30	7,40	3,05	—	545	815	185	—	28
Macchi	72	Rekordowy	1	1	Fiat AS 6	3.100	—	—	—	—	—	—	709	—	210
Magni	Vale	Łącznikowy	1	1	Farina	130	8,90	5,50	2,02	—	—	—	250	200	90
Mauboussin	120 C Corsaire	Turystyczny	2	1	Salmson	60/65	11,75	6,80	—	13,5	349	609	175	—	55
—	112	Sport. i łączn.	2	1	Salmson	45	11,75	6,40	—	13,5	333	580	155	—	55
Mignet	Pou du ciel	Doświadczalny	1	1	Aubier-Dunne	20	6	3,5	—	—	100	—	100	—	40/30
Morane Saulnier	341	Turystyczny	2	1	Renault-Bengali	140	10,2	6,77	2,34	15,8	548	860	200	170	—
—	275	Jednoos. myśliwski	1	1	Gnome-Rhône 9Krse	600	10,6	7,24	3,29	17,2	1.262	1.724	363	—	—
Potez	54	Bombowy	—	2	Hispano-Suiza 12 × brs	1.300	22,1	16,2	3,88	76	320	4.000	—	—	—
—	56	Komunikacyjny	6/8	2	Potez 9 A6	440	16	11,84	3,10	33	1.550	2.518	275	240	90
—	58	Turystyczny	3	1	Potez 6.B	120/132	11,30	7,44	2,36	19	509	900	190	160	55
—	60	Sport. i łączn	2	1	Potez 3.B	60/70	10	6,97	2,35	14	286	547	150	—	50
PZL	P 24	Jednoos. myśliwski	1	1	Gnome-Rhône KS.1.14	900	10,59	7,4	—	18	1.262	1.724	416	250	105
—	P 11 C	Jednoos. myśliwski	1	1	Bristol Mercury	600	10,72	7,55	—	17,9	1.108	1.550	390	250	100
—	P 26	Turystyczny	3	1	Menasco 6B.S.3	265	10,4	7,5	—	16,3	560	1.005	300	250	60
R.W.D.		Turystyczny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A.V. Rose	Avro 626	Szkolny	2	1	Siddeley Cheetah	277	10,36	8,08	2,92	—	912	1.313	209	174	80
—	C 30 P	Autożyro	2	1	Siddeley Civet	140	—	—	—	—	—	—	177	153	—
Savoia	S 80	Amfibja	—	2	Pobjoy R	150	11	7,80	2,90	—	—	—	200	175	75
U.R.S.S.	STAL 2	Komunikacyjny	5	1	M.36	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	AIR 9	Sportowy	2	1	M.11	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	25	Pocztowy	2	1	—	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oglądano również z zainteresowaniem zwycięską R. W. D. 9 Bajana.

Gospodarze — **Francuzi** wystąpili w tym roku na wystawie bardzo okazale. Zaczynając od dekoracji sal, doskonałej organizacji i celowego przydzielenia stoisk obcym państwom, sami pokazali bardzo wiele. Zbyt wiele, by można to omówić w tak krótkiem sprawozdaniu. Muszę się ograniczyć do wyliczenia stoisk. Więc: stoisko ochrony radjowej, meteorologii, linij lotniczych, lotnictwa turystycznego, aeroklubów. Wszędzie przejrzyste wykresy. Z dużym talentem robione plakaty, eksponaty rozmieszczone ładnie i celowo. Schematy. Modele. Po raz pierwszy w salonie aeronautycznym znalazł się pawilon obrony przeciwlotniczej — widzimy tam szereg afiszy i pouczających plastycznych stołów. Coś dla wszystkich.

(Dokończenie artykułu na str. 31).



Z. S. R. R. Szkielet samolotu, wykonany ze stali.

ANGLJA AW S Cimitar 35. Siddley — Panther.

WŁOCHY. Fiat CR 32 — Fiat A 30 R.

POLSKA. PZL.. P. 24 14 K. S. F. Gnôme et Rhône.

POLSKA. P. XI — Mercury IV SD.

CZECHOSŁOWACJA. Avia 534 — Hispano Suiza. 12 Y 13 BRS.

FRANCJA. Levaseur — P. L. 200.

NIEMCY. Messerschmidt M. E. 108. Hirth 250.



LOT i O. P. L. G. POLSKI w 1934 R.

Rok już mija od chwili, gdy dawny „Lot Polski", w 12-tym roku swego istnienia, zmienił swoje oblicze. Przestał oscylować między fachowością a laicyzmem, a wziął inny, zdecydowany kierunek. Zmienił nazwę na „Lot i o. p. l. g. Polski", stał się z miesięcznika dwutygodnikiem, stracił sztywną okładkę, a dobrał barw, obniżył cenę do 50 groszy, skrócił artykuły, a powiększył ilość ilustracyj, przestał drukować nazwiska i tytuły działaczy, a podkreślać zaczął istotną treść wydarzeń. Ruszył w szerokie warstwy myślącego i kochającego lotnictwo społeczeństwa. W pierwszym kwartale ogłosiliśmy ankietę i postaraliśmy się skorzystać z większości nadesłanych uwag. Naturalnie, że zadość uczynić wszystkim nie byliśmy w stanie, tembardziej, że niejednokrotnie życzenia te były diametralnie różne.

Dziś czynimy to znów, mając nadzieję, że każdy wypowie się jaknajszczerzej i jaknajobszerniej. Chcemy wiedzieć, Kochany Czytelniku, czego od nasz wymagasz i co Cię najwięcej interesuje.



PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.

L. O. P. P. NA CHALLENGE

Pismo nasze nie jest przeznaczone dla fachowców, choć pragniemy podawać rzeczy lotnicze i o. p. l. g. tak aktualne, by i lotnicy musieli je czytać, chcąc wiedzieć, co się w świecie dzieje. Lecz formę do tych wiadomości wyszukujemy taką, by była pojętna dla wszystkich.

Hasło nasze brzmi:

Całe społeczeństwo musi się zorganizować w L. O. P. P.

Tylko zorganizowanym i przygotowanym do obrony przeciwlotniczo-gazowej nic grozić nie będzie.

Dążeniem naszem jest stać się pismem czytanem i znanem przez wszystkich, niezależnie od ich zajęć zawodowych, jak Polska długa i szeroka. Pragniemy być pożyteczni, zarówno dla starszych, jak młodzieży, tak dla lotników, jak ludzi, którzy o lotnictwie wiele nie wiedzą. Pragniemy, by nas czytał dwór i chata, przemysłowiec i robotnik, nauczyciel i uczeń.



WESOŁYCH ŚWIĄT

zasyłają Penczak i Minoga



DOLA
„GŁOWY RODZINY".

. Jasieńku, co chcesz, by Św. Mikołaj przyniósł na Gwiazdkę?

— Okulary lotnicze — mamusiu!

— A pocóż ci okulary?

— Bo po Gwiazdce to ja uproszę tatusia, tak, jak ty prosisz o nowe futro—by mi dokupił do nich samolot na raty...



MIĘDZY LOTNIKAMI.

— Czy masz w dzień Wigilji jaki lot?

— Owszem, mam w perspektywie lot holowany z żoną na wigilijną kolację do teściów w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych...

Ilustracja, wykonana przez redakcję „Lot i Oplg. Polski" do fragmentu powieści p. t. „Gwiazdka orłów podniebnych" nadesłanej z prośbą o wykorzystanie, jako aktualnej:



„...przy trzeciej kolejce osuszanych pucharów (wszystkie zdobył w ubiegłym Challenge'u), rzucił Romuald: Psiakrrrew!... Tak ciągle latamy, że przepotniałych kombinezonów zdjąć nie wolno! A przecie, jak przelatywałem pod Arką Tryumfalną w Paryżu...

— A gdyby ci tak karburator nie zaskoczył? — przerwał Mirosław, znany rekordzista stratosferyczny.

— Ha! Mnie śmierć nie straszna, choćby nawet płatowiec wpadł w wiraż..."

Z braku miejsca, dalszego ciągu drukować, niestety, nie możemy.

SKŁAD SUROWYCH I WYPRAWIONYCH

SKÓR FUTRZANYCH

LEO SEIDENWERG

SPÓŁKA Z OGR. ODP.

KRAKÓW, DŁUGA 72

TELEFON 178-75



SKÓRY BARANIE SUROWE I WYPRAWIONE
KOŻUCHY KOLEJOWE, POLICYJNE I WOJSKOWE
KOŻUCHY WARTOWNICZE I SZOFERSKIE
KOŻUSZKI I KAMIZELKI FUTRZANE

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

A. MOZER I SYNOWIE

W NOWEJ — WILEJCE

DOSTAWY DO DYREKCJI KOLEI PAŃSTW.

DOM BANKOWY

T. BUNIMOWICZ

WILNO

Załatwia wszelkie operacje bankowe
Posiada własną Bocznicę Kol. w centrum miasta

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWY INŻ. N. LANDAU

LWÓW

BUDOWA NAWIERZCHNI KOLEJOWEJ KRAKÓW — MIECHÓW

LEKSANDER ROTNICKI

Blacharstwo budowlane — dekarstwo — urządzenia sanitarne — oddział chemicznej izolacji przeciwwilgociowej i przeciwgrzybnej— izolacja tuneli tarasów i wszelkich objektów.

POZNAŃ, PRZEMYSŁOWA 27, TELEFON 6496.

JAN DEIERLING SKŁAD ŻELAZA — POZNAŃ, SZKOLNA 3. telefony: 35-18 i 35-43

Dostawca do wszelkich instytucji rządowych i samorządowych poleca: Żelazo sztabowe, rury i nity. Dźwigary budowlane. Okucia do drzwi i okien. Narzędzia rzemieślnicze i t. p.

NOE HIMELSZTEJN Przemysł drzewny

DZIAŁY: Dostawy Kolejowe, Eksploatacja leśna, Tartaczny.

Współwłaściciel tartaku
firmy Zakłady Przemysłowe „TARLAS" w LIDZIE.

WILNO, UL. ŚW. FILIPA Nr. 4. TELEFON 10-11.

STASZCZYK CAPUTA RITTERMAN i S-ka

INŻYNIEROWIE

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNO-BUDOWLANYCH
KRAKÓW, AL. KRASIŃSKIEGO 10. TELEFON 142-68.

Inż. ROMAN AMSTER

MATERJAŁY BUDOWLANE I WYROBY BETONOWE

KRAKÓW, MASARSKA 12 TELEFON 166-06

BIURO TECHNICZNO-BUDOWLANE

inż. E. LANGE

Wilno, M. Pohulanka 6, Tel. 11-03.

SALOMON FLEISCHER

Skład Towarów Bławatnych

KRAKÓW, SIENNA 1. TELEFON 127-98

Sierszańskie Zakłady Górnicze S. A.

polecają

ze swej kopalni „Artur" w Sierszy

WĘGIEL KAMIENNY

dla celów przemysłowych i potrzeb domowych

Węgiel mechanicznie sortowany i płukany, wybitnie ekonomiczny i najtańszy

do opału domowego

5800 kaloryj

Poczta i telegr. Siersza koło Trzebini
Stacja kolejowa: Siersza-Wodna
Telefon: Trzebinia 9

Własne tory przemysłowe

(Dokończenie artykułu ze str. 23).

Minister lotnictwa, gen. Denain, znany nam z paroletniego pobytu w Polsce, jako szef Wojskowej Misji Francuskiej w r. 1929—30, zrobił wszystko, by zobrazować pracę francuskiego Ministerstwa Lotnictwa.

Eksponaty szybownictwa i modelarstwa, w porównaniu z innemi działami, reprezentowane były słabo. Lotnictwo wojskowe wystawiło imponującą ilość samolotów. Zaczynając od olbrzymiego Bloch'a 200, rasowego Devoitin'a, po przez szereg innych samolotów lądowych, przychodzimy do bogatego działu hydro. Opodal na ścianach widzimy piękne przeźrocza i plakaty lotnictwa kolonjalnego. Wojsko balonowe reprezentowane również niebiednie. Grupa samolotów sanitarnych uderza wygodą urządzeń wewnętrznych. Publiczność garnęła się tłumnie do paru autożyr, z których jedno, konstrukcji Liore i Olivier, zresztą według licencji, uzyskanej od inż. Cierwy budowane, pilotowane przez p. Lepreux, lądowało przed gmachem wystawy. Inne, inż. Armstronga, budziło powszechne zainteresowanie na stoisku Wielkiej Brytanji. Wreszcie najbardziej egzotyczną maszyną był malutki, tani (10.000 fr. fr.) jednoosobowy samolot o poetycznej nazwie „Wesz niebieska" (Pou du ciel). Po nim oryginalnym kształtem wyróżniało się „Latające skrzydło" i nieduży „Maile", który może unieść trzy osoby, ma podobno szybkość 250 klm. na godzinę, do tego silnik 185 koni.

Silników widzieliśmy moc najróżniejszych kształtów, wymiarów i systemów, począwszy od mocy 3200 koni, kończąc na małych, kilkunastukonnych motorkach. Wydaje mi się, iż pomimo przewagi silników o dużej mocy, jednak rok 1935 będzie dążył do rozwoju lotnictwa słabosilnikowego.

Gdybyśmy mieli czas i miejsce na przegląd nowych przyrządów pomocniczych, stosowanych w dzisiejszem lotnictwie i poprzesyłanych na wystawę, doszlibyśmy z pewnością do wniosku, że były one jeszcze ciekawsze i liczniej reprezentowane, niż samoloty i silniki. Widzieliśmy pompki olitwne, dostosowane do minimalnych wprost ciśnień, fascynujące przyrządy radjogonjometryczne, najnowsze zapłony i doskonałe gaśnice, precyzyjne i wygodne busole, tłumiki, filtry, szereg żyroskopów, dostosowanych do automatycznego pilotowania. Są to wszystko przyrządy nadzwyczaj ciekawe, tak udoskonalone, że najlepszy specjalista, by je obejrzeć i wydać jakikolwiek sąd porównawczy, musiałby stracić znacznie więcej czasu, niż trwała cała wystawa.

Gdyby kto potrafił, np. po obejrzeniu kamienicy Baryczków, wyobrazić sobie dajmy na to Louvre, temu radzę spróbować pójść do działu lotniczego Muzeum Technicznego, Warszawa, Tamka 1, by wyobrazić sobie ilość i jakość eksponatów fabrycznych na wystawie 14 Salonu.

* * *

Zainteresowanie Paryża wystawą było olbrzymie. W godzinach przerwy obiadowej oraz po zamknięciu biur i sklepów było na wystawie pełno. Zwiedzali wystawę ludzie wszelkiego wieku płci i autoramentu. Widać było, że wystawa nie jest jedynie po to, aby „Epater l'etranger", ale jest potrzebą całego narodu, który już się zaczął niepokoić sukcesami innych państw w dziedzinie, w której tyle lat bezkonkurencyjnie trzymał prym. Wystawę zwiedziło m. in. paręset grupowych wycieczek szkolnych.

W czasie wystawy odbył się szereg zgromadzeń, zjazdów i bankietów. Między innymi, zgromadzenie francuskiej Ligi obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, konferencja w sprawie stałej komunikacji transatlantyckiej, zjazdy i zloty aeroklubów, oraz **kongres i wystawa aerofotogrametrji** i t. d.

Na zakończenie, by zatrzeć osiągnięte przez czytelnika wrażenie chaosu po tak pobieżnem przegalopowaniu po wystawie, powiem coś wesołego. W hallu, na tablicy rzeczy znalezionych i zgubionych na wystawie przeczytałem napis: „Zgubiono pierścionek platynowy z brylantami, natomiast znaleziono niekompletny wyrzutnik do bomb".

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

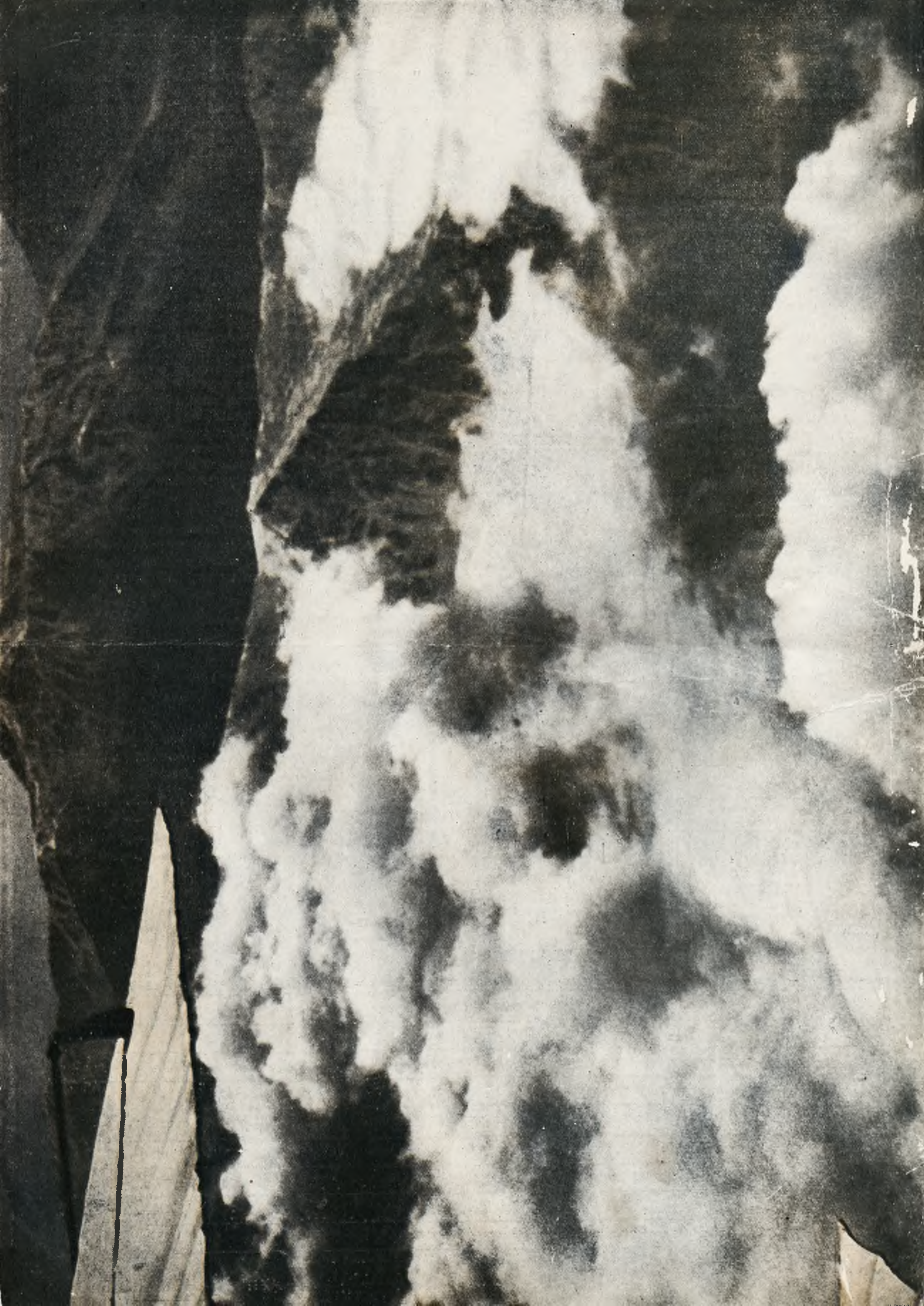
Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88. Konto P. K. O. 7.860.

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 669-01



BILANS ROCZNEJ PRACY L. O. P. P. KOMITETU MIEJSKIEGO W BYDGOSZCZY.

LICZBA CZŁONKÓW WZROSŁA DO 10 TYSIĘCY.

We wtorek dnia 20 lutego 1934 r. w auli Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy odbyło się ogólne zgromadzenie sprawozdawcze Komitetu Miejskiego L. O. P. P. 43 delegatów kół miejskich L. O. P. P., licznych sympatyków, oraz przedstawicieli miejscowej prasy.

W roku sprawozdawczym Zarząd starał się wywrzeć nacisk na koła w myśl hasła „przygotowanym do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej nic grozić nie będzie" i zalecał usilnie organizowanie zebrań miesięcznych dla członków kół.

Praca Komitetu spotykała się wszędzie z prawdziwie gorącem poparciem. Na dowód tego może posłużyć fakt, że na odezwę Komitetu, wydaną do instytucji niezorganizowanych w L. O. P. P., przystąpiło natychmiast do zorganizowania kół aż 11 różnych instytucyj, członków zaś przybyło 1.050.

Komitet Miejski liczy na terenie miasta według stanu z dn. 31.XII.33 r. 9.256 członków, w tem: 2.609 rzeczywistych i 6.647 wspierających, podczas gdy w 1932 r. było 7.750 członków. Wzrost Komitetu uwydatnia się również w dużej liczbie kół L. O. P. P., których jest obecnie 76, w tem: 35 kół rzeczywistych i 41 kół szkolnych. W roku 1932 Komitet liczył 60 kół L. O. P. P.

Organizacja obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej posunęła się znacznie naprzód. W roku sprawozdawczym wyszkolono instruktorów O. P. L. Gaz. dla zakładów przemysłowych i ważniejszych urzędów jako kierowników dla organizowania całej akcji O. P. L. Gaz. Dla reszty zakładów i urzędów instruktorzy zostaną wyszkoleni w roku bieżącym. Wyszkolono również kilka drużyn odkażających dla odkażania miasta, kilka zaś dla zakładów przemysłowych. Ogółem w ciągu roku odbyło się 16 kursów różnych kategoryj, na których wyszkolono 497 osób. W ciągu roku zostały zorganizowane ćwiczenia O. P. L. Gaz., które były sprawdzianem spoistości organizacji, oraz wartości technicznej zaangażowanych w pracy ludzi.

Zaopatrzenie się w sprzęt O. P. L. Gaz. dla służby częściowo już zrealizowano. Dzięki inicjatywie Komitetu szereg fabryk i instytucyj zakupiło sprzęt O. P. L. Gaz.

Propaganda O. P. L. Gaz.

Propaganda O. P. L. Gaz odbywa się zapomocą a) odczytów urozmaiconych przezroczami, b) odczytów fachowych, których było w przeciągu roku 25 przy ogólnej liczbie słuchaczy 1.335, c) ćwiczeń obrony przeciwlotniczej, d) wycieczek na lotnisko miejscowe, których było 6, przyczem 30 osób wzięło udział w lotach propagandowych nad Bydgoszczą na samolotach Linji Lotniczej „Lot", e) zawodów marszowych w maskach, które corocznie organizowane są w ramach programu „Tygodnia LOPP., f) artykułów w prasie, których opublikowano około 15. W roku 1933 instruktor O. P. L. Gaz Komitetu kontrolował 25 kół LOPP.

Tydzień L. O. P. P.

W roku sprawozdawczym „Tydzień LOPP" zbiegł się z jubileuszem 10-cio lecia istnienia LOPP., to też program obchodu był znacznie więcej urozmaicony, aniżeli w latach poprzednich. Dochód z „Tygodnia" i 10-cio lecia wyniósł złotych 2.370,28.

Konkurs Modeli Latających.

Ponadto zorganizowano konkurs model latających w celu pobudzenia młodzieży do tworzenia myśli lotniczej. Obecnie kilka kółek modelarskich rozwija się pomyślnie, co daje gwarancję podniesienia poziomu tegorocznego konkursu modeli latających.

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Pl. Napoleona 9, telefon 563-60

Rozkład lotów



ważny od 1 marca 1934 r. do 30 kwietnia 1934 r.

Czas lokalny

Samoloty na linjach Warszawa—Kraków i Warszawa — Lwów kursują codziennie (również w niedzielę)

o. 13.30**	Warszawa	p. 12.05**
p. 15.35**	Gdańsk (Danzig), Gdynia	o. 10.00**
o. 14.50*	Warszawa	p. 11.15*
p. 16.50*	Poznań	o. 9.15*
o. 15.00**	Warszawa	p. 9.50**
p. 16.50**	Katowice	o. 8.00**
o. 8.50	Warszawa	p. 14.35
p. 10.40	Kraków	o. 12.45
o. 11.05*	Kraków	p. 12.20**
p. 13.00*	Brno	o. 10.25**
o. 13.20*	Brno	p. 10.05**
p. 14.10*	Wien	o. 9.15**
o. 8.00	Warszawa	p. 15.55
p. 10.15	Lwów	o. 13.40
o. 10.40*	Lwów	p. 13.15**
p. 13.20*	Cernauti	o. 12.35**
o. 13.40*	Cernauti	p. 12 15**
p. 16.55*	Bucuresti	o. 9.00**
o. 7.00*	Warszawa	p. 17.15**
p. 9.40*	Wilno	o. 14.35**
	Linja Bukareszt — Sofja — Saloniki (od 17.IV)	
o. 7.00**	Bukareszt	p. 18.50*
p. 9.00**	Sofja	o. 16.50*
o. 9.25**	Sofja	p. 16.25*
p. 11.10**	Saloniki	o. 14.40*
	Linja Wilno — Ryga — Tallinn (od 16.IV)	
o. 10.05*	Wilno	p. 14.10**
p. 13.35*	Ryga	o. 12.40**
o. 14 05*	Ryga	p 12.10**
p. 15.55*	Tallinn	o. 10.20**

Odlot ze Lwowa do Bukaresztu, do 15.IV tylko w poniedziałki.
Z Bukaresztu do Lwowa tylko w czwartki.



Objaśnienie znaków:

O — odlot — départ.
P — przylot — arrivée.
* — samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki — service: lundi, mercredi, vendredi.

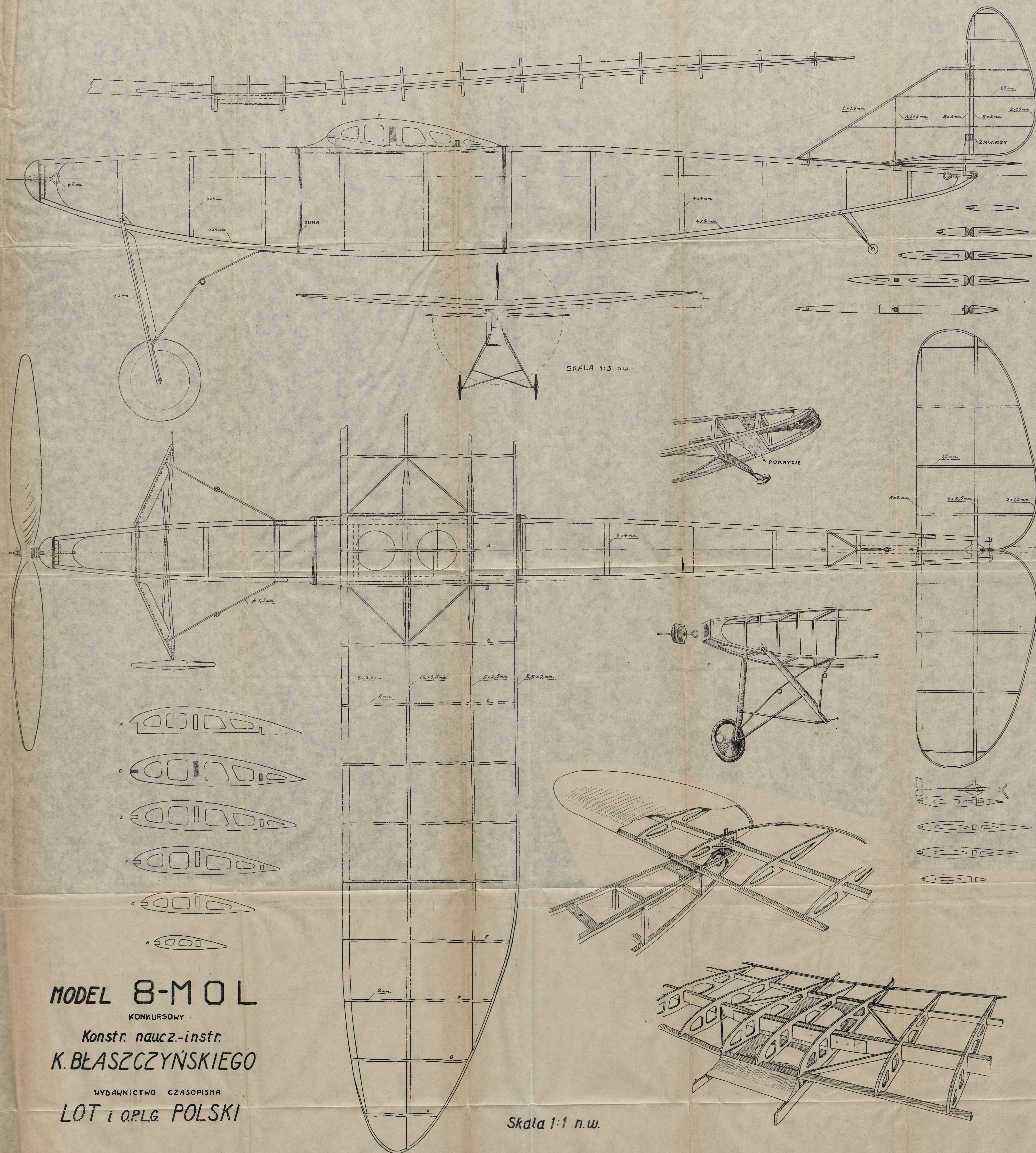
** — samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty — service: mardi, jeudi, samedi."

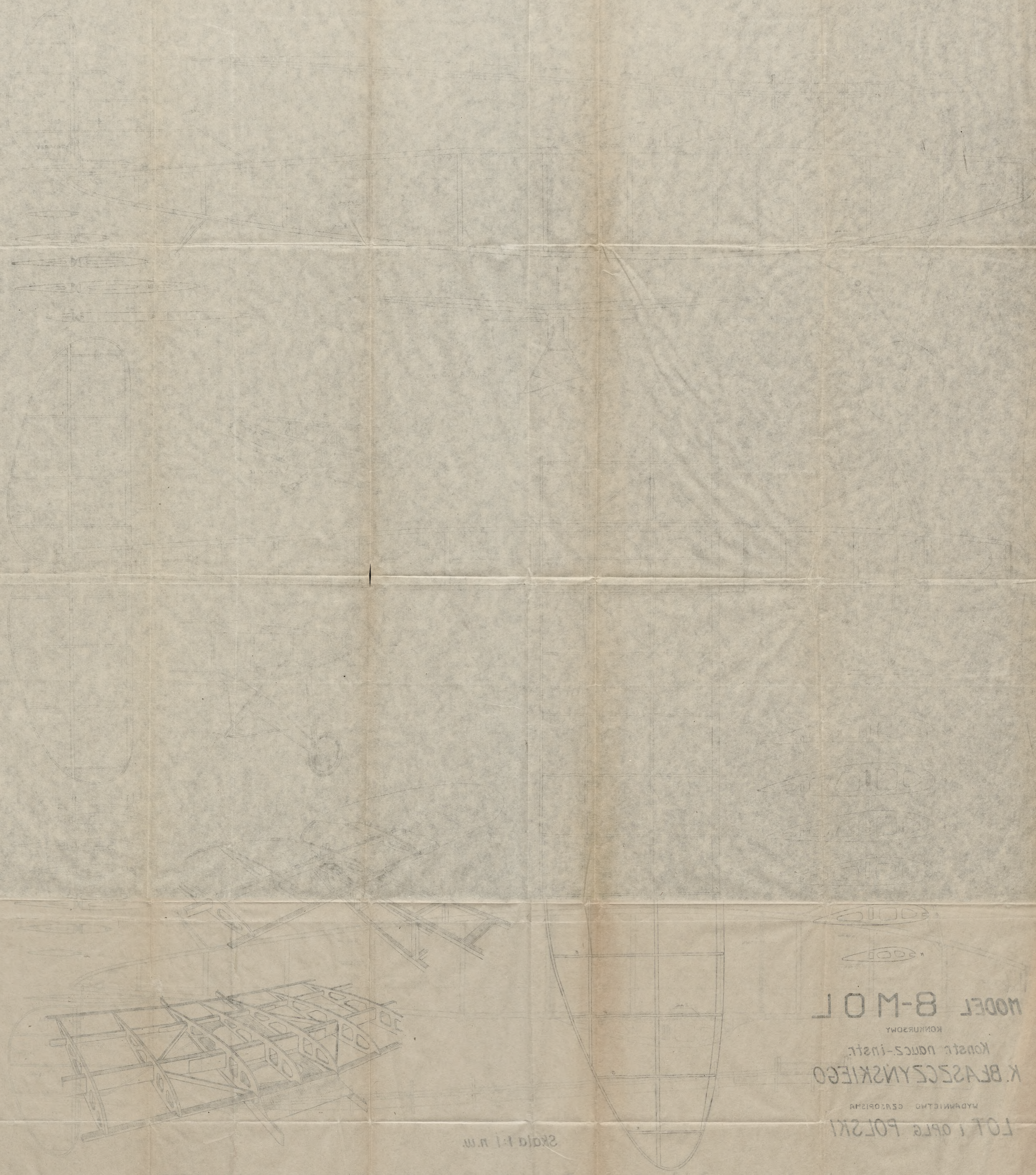
Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „L O T" nabywać można również w „Ośrodku propagandowym" L. O. P. P. Warszawa, S-to Krzyska 12 telefon 533-92.

Ceny biletów:

Warszawa — Kraków zł. 35. Warszawa — Lwów zł. 45. Warszawa — Katowice zł. 30. Warszawa — Gdańsk — Gdynia zł. 40. Warszawa — Poznań zł. 30. Warszawa — Wilno (od 16.IV) zł. 40. Kraków — Brno — Wiedeń; z Krakowa do Brna zł. 40, z Krakowa do Wiednia zł. 60, z Brna do Wiednia zł. 55. Lwów — Czerniowce — Bukareszt; ze Lwowa do Czern. zł. 35, z Czern. do Bukar. zł. 50. Bukareszt — Sofja — Saloniki (od 17.IV) z Bukaresztu do Sofji zł. 70, z Sofji do Salo . zł. 80. Wilno — Ryga — Tallinn (od 16.IV) z Wilna do Rygi zł. 39, z Rygi do Tall. Zł. 46.

Dodatek bezpłatny do Nr. 25 wydawnictwa „LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI"




MODEL B-MOL
KONKURSOWY
Konstr. naucz.-instr.
K. BŁASZCZYŃSKIEGO
WYDAWNICTWO CZASOPISMA
LOT i OPLG POLSKI
Skala 1:1 n.w.